Danemark

Prix de divers articles

Danemark

Phares, Fanaux

Sund

V.: Navigation.

4

~~Les vives réclamations que~~ La Suède vient d'élever (de vives réclamations ~~contre la perception des~~) ~~contre les droits du Sund et~~ contre les abus qui accompagnent la perception des péages du Sund, et les ministère anglais a ~~déclaration que le ministère anglais a fait~~ déclaré tout récemment à la chambre des communes, en réponse à un mémoire de quelques uns ~~plusieurs~~ de ses négociants qui commercent avec la Baltique, que des négociations étaient ouvertes à ce sujet ~~entre~~ la Grande Bretagne et le Danemark.(1) Le moment nous paraît donc opportun ~~nous ont fait penser qu'il pour traiter ne serait peut être pas inutile de dire quelques mots sur ce péage dont la perception~~ pour faire connaître ce sujet (comme fruit) ~~[illegible]~~ séjour de plusieurs années ~~en~~ Danemark ~~accompagnée de tant d'abus, est si nuisible à la navigation de toutes les nations dont~~ de France nous a mis à portée d'apprendre sur une question ~~dont nous nous~~ que nous avons étudiée sur les lieux ~~les bâtiments sont forcés de passer~~ pour aller de la mer du Nord dans la Baltique ~~d'étroit. Ce que nous allons dire du Sund et~~ ~~[illegible] ce que nous allons dire du Sund peut être appliqué en partie aux~~ deux Belts.

Voies de communication entre la mer du Nord et la Baltique.

Pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique, il existe 2 ~~4~~ voies de communications entièrement par mer, 2 en ~~[illegible]~~ en partie par mer et en partie par des canaux (des lacs ou des rivières); et 2 autres enfin (en partie par mer, ~~et~~ en partie par des rivières ~~fleuves~~ et en partie par terre.

~~La~~ La première, que nous appelerons voie de communication par le Sund,[1] ~~est la seule~~ dont nous allons nous occuper spécialement ~~[illegible]~~ dans ce mémoire. Après avoir traversé la mer du Nord, le Skager Rack, portion de cette mer située entre la Norvège, la Suède et ~~[illegible] le Jütland septentrional~~ la partie septentrionale de la province danoise du Jutland,[2] le Kattegat, mer intérieure considérée aussi comme une dépendance de la mer du nord, et située entre le Jütland occidental, l'île danoise de Sélande et la côte occidentale de Suède; On traverse ensuite ~~le détroit du Sund~~ près d'Elseneur petite ville de l'île de Sélande, ~~la dite~~ ~~[illegible]~~ en face de laquelle existe la ville d'Helsingborg en Scanie, le détroit du Sund qui sépare le Danemark de la Suède. Puis On entre ~~[illegible]~~ dans la Baltique. C'est à Elseneur que le Danemark perçoit ~~sur tous les navires qui le passent~~, le péage dit Péage du Sund, sur tous les navires qui passent le détroit.

1 suivant elle,

(1) voir à la page 22

Les prétentions de la Suède sont connues par deux mémoires imprimés en 1839 et en 1840; quant

Nos observations sur les droits du Sund peuvent s'appliquer en majeure partie à ~~ceux qui~~ sont payés au passage des

Passage du Sund, ou simplement

[1] ~~qui parcourent~~ est suivie par le plus grand nombre des navires qui se rendent de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, ~~c'est la seule~~ (C'est la seule) puisqu'on peut citer des années où 16000 bâtiments l'ont prise en comprenant l'aller et le retour.

[2] on double le cap Skagen, pointe septentrionale de cette dernière province, et on entre dans

(Helsingör)

Par La seconde voie de communication par mer, on traverse comme par la première la mer du Nord et le Skager Rack, mais après avoir doublé le cap Skagen et traverse ~~les~~ ~~le~~ Kattegat ~~en partie~~, soit le grand Belt entre l'île de Fionie (Fyen) et celle de Sélande (Seland) soit le petit Belt entre l'île de Fionie et le Schleswig pour entrer ensuite directement dans la Baltique. ~~Le droit se payait en passe~~ Les douanes danoises perçoivent des droits sur tous les navires ~~qui passent soit~~ qui passent ces détroits ~~[illegible]~~ savoir: à Fredericia

Par la seconde voie de communication par mer, ~~[illegible]~~ les navires traversent comme par la première la mer du Nord et le Skager Rack, Mais après avoir doublé également le cap Skagen et être entrés dans le Kattegat, ils ~~traversent~~ ~~le Kattegat, en~~ longent la côte occidentale du Jutland s'ils passent le petit Belt, situé entre ~~le Schleswig~~ la province danoise du Schleswig et l'île de Fionie; et ~~en~~ s'éloignent de la presqu'île ~~de la côte~~ de Jutland, s'ils se dirigent à travers le grand Belt, détroit qui sépare les îles ~~danoises~~ de Fionie et de Sélande appartenant toutes deux au Danemark: ~~Ils~~ Ils pénètrent ~~ensuite~~ ensuite directement dans la Baltique. Dans le premier cas, c. a. d. s'ils passent le petit Belt les douanes danoises perçoivent un péage ~~[illegible]~~ sur tous les navires à Fridericia ou plutôt à Kolding, villes situées toutes deux dans le Jutland; et dans le second cas, le péage en ~~[illegible]~~ perçu soit à Nyborg en Fionie, soit à Korsöer en Sélande.

Le nombre des navires de toutes les nations ~~varie de 2 à 3000 dans le~~ qui passent annuellement le grand Belt varie de 2 à 3000, nombre qu'il ne dépasse pas, et ~~il s'élève~~ ce nombre s'élève rarement à 1000 dans le petit Belt.

Dans La troisième voie de communication les navires ~~remontent l'Eyder de~~ naviguent dans ~~traversent~~ la mer du nord jusqu'au ~~l'embouchure de l'Eider~~ fleuve Eyder qu'ils remontent depuis Tonningen situé à son embouchure, jusqu'à Rendsbourg ~~[illegible]~~ ~~traversent~~ le canal de Holstein qui après s'être combiné avec le haut Eyder et s'être joint au lac Flemhude ~~se jette dans la partie orientale du golfe de Kiel~~ communique entre la forteresse de Friedrichsort et la ville de Kiel ~~[illegible]~~ avec le golfe de ce nom d'où ~~[illegible]~~ ils entrent dans la Baltique. La distance entre Tonningen et l'~~em~~embouchure du canal dans le golfe de Kiel, est d'environ trente six lieues, et les droits ~~de passage~~ à payer sont

+ Le fleuve Eyder et le canal de
Holstein forment la limite entre les
duchés de Schleswig et de Holstein.
Le nombre des navires de toutes les
nations qui ~~[illegible]~~ [se dirigent] annuellement
par le canal n'a jamais été de 4000
et il a été quelquefois de moins de 2000

les mêmes à peu près que dans le Sund, en
~~se payent~~ y ajoutant en sus le passage des
écluses, se payent à Rendsbourg.
+ Pour se rendre de la mer du nord dans
la Baltique ~~on peu~~ et vice versa on peut
aussi se servir du canal de Götha qui
réunit le Kattegat à cette dernière mer
en traversant toute la Suède.
Les navires remontent d'abord la rivière
de götha (Götha Elv) qui a son embouchure
dans le Kattegat à une petite distance
de Gothembourg (Götheborg) [port et] importante
cité commerçante de la ~~partie~~ Sud est de
la Suède; ils entrent [ensuite] ~~ensuite~~ dans le
canal de Trollhätta, construit pour éviter
les chutes de ce nom qui forment un
obstacle insurmontable à la navigation;
~~ils reprennent~~ [en quittant ce canal] ~~ensuite~~ la rivière de
Götha jusqu'au lac Wenern qu'ils
~~traversent~~ [parcourent] dans toute sa longueur, suivent
le canal jusqu'aux lacs Viken, Bottensjön,
Wettern, Boren, Roxen et Asplangen
~~qu'ils~~ qu'on a fait communiquer entre eux
et qu'ils traversent, et entrent enfin
dans le Slåttbaken, golfe qu'on a réuni
au dernier de ces lacs par une portion de
canal près duquel est située la ville de
Söderköping. La longueur de la
navigation entre le Kattegat et la
Baltique, c'est à dire entre l'embouchure de
la rivière de Götha et ~~le Slåttbaken~~
celle du Slåttbaken dans ~~la Baltique~~ [cette mer]
est évaluée dans les documens suédois
à 38 milles ½ de Suède, ou environ 412 kilomètres
en ~~[illegible]~~ [calculant] ~~à~~ le mille de Suède à
10 kilomètres 700 et quelques mètres.
De ces 38 milles ½, ~~29 sont pour~~ la navigation
sur les lacs et rivières en comprend 29, et
la navigation par le canal 9 m. ½, dont

" ½ Mille	Sur le canal de Trollhätta
3 ½ d°	Sur le canal de Westrogothie entre les lacs Wenern & Viken
" ½ d°	Sur les canaux entre les lacs Viken, Bottensjön et Wettern
5 " d°	Sur les canaux entre les lacs Wettern, Boren, Roxen, Asplängen et la Baltique
9 - ½	

~~Jusqu'à présent on a [illegible]~~ Ce canal n'est
ni assez large ni assez profond pour que les
navires d'un certain tonnage ~~[illegible]~~ le
suivent de préférence au Sund, quoique les
droits [qu'on y paye] soient bien inférieurs à ceux qu'on est
forcé d'~~acquitter~~ à Elseneur. ~~Il paraît que~~ le
gouvernement suédois a entrepris des
améliorations importantes sur lesquelles on
ne peut se prononcer avant qu'elles
soient terminées.

4/

Les deux dernières communications ont
lieu toutes deux en traversant la mer
du nord, ~~et remontant l'Elbe~~ jusqu'à
l'embouchure de l'Elbe qu'on remonte
jusqu'à Hambourg ou à Altona, ~~[illegible]~~
~~fesant ensuite transporter par terre~~
où l'on opère le déchargement des
marchandises qu'on fait ensuite
transporter : ~~[illegible]~~
soit par l'excellente chaussée qui existe entre
Altona et Kiel, chaussée toujours bien
entretenue qui traverse uniquement
le holstein, et qu'on se propose même
de changer en chemin de fer
soit par le chemin infiniment plus court
de Hambourg à Lubeck, ~~[illegible]~~
mais situé dans ~~[illegible]~~ presque toute
~~portion de~~ la longueur sur le territoire
du Holstein, dépendant du Danemark
~~et qui se trouve~~ qui pour ne pas nuire
aux intérêts de Kiel, et même à ceux de
la douane du Sund le laisse dans un
état détestable sans permettre qu'il soit
convenablement réparé. Plusieurs
fois des négociations ont été entamées
pour obtenir du gouvernement danois
la permission de réparer ce chemin,
de le convertir même en chemin de fer,
mais chaque fois le gouvernement a
éludé la conclusion. Comme Hambourg est ~~[illegible]~~
~~en effet~~ la ville centrale et la banque
de tout le nord, et Lübeck ~~étant~~ le
point de rendez vous des bateaux à vapeur qui la
rendent à St Pétersbourg, et que ~~et~~ la distance
entre ces deux places est ~~[illegible]~~ très minime,
on ne saurait douter en effet qu'une ~~[illegible]~~ grande
~~masse~~ ~~des~~ marchandises au moins celles d'une ~~certaine~~
valeur et de peu de volume ou de poids
ne prissent bientôt cette voie, au
détriment ~~de la douane~~ du passage
du Sund – sans les difficultés que le refus du Danemark empêchera
des surmonter – Ces deux villes y gagneraient
sans doute beaucoup, la première
surtout qui est déjà l'entrepot ~~des~~ où les
~~marchandises de toute l'Europe où les~~
negociants de Danemark, de Suède et
de Norvège principalement vont
faire leurs approvisionnements en
marchandises de l'Europe occidentale
et méridionale et de l'Amerique qu'ils
y trouvent à meilleur compte qu'au lieu
même de production, avec ~~des~~ l'avantage
de crédits infiniment plus longs que
ceux qu'on accorde généralement en
Angleterre, en France &. Mais on

pourrait craindre que les Négocians et principalement les Armateurs français ~~et~~ anglais &c y trouvassent moins leur avantage ~~ou~~ outre la diminution de leur navigation qui s'arrêterait souvent ~~[illegible]~~ à Hambourg et ne se prolongerait que rarement jusqu'à la Baltique.

Passage du Sund

Mr. Schlegel, savant publiciste danois, mort depuis peu d'années, a consacré, dans un ouvrage qu'il a publié en 1827 sur le droit public du Danemark et des Duchés (a) et qu'il n'a point terminé, un chapitre entier au Sund et aux péages que le Danemark y perçoit. ~~Cet écrivain emploie tous les efforts en montre une partialité extrême [illegible] qui ne doit pas étonner de la part d'un~~ Quand on réfléchit que cet écrivain défend une des sources de revenu la plus importante de son pays, on ne doit pas trop s'étonner s'il montre quelque partialité en cherchant à ~~dans les raisonnemens qu'il fait pour~~ démontrer la suprématie du Danemark sur les mers et sur les détroits qui l'avoisinnent et particulièrement sur le Sund. On doit cependant être surpris de voir qu'un ~~[illegible] confonde quelque[fois]~~ publiciste aussi instruit (semble confondre dans la discussion à laquelle il se livre, la suprématie du Danemark sur les golfes et les détroits intérieurs, suprématie qu'on ne saurait contester, ~~[illegible]~~ puisque ces golfes ou ces détroits font partie du domaine public, avec celle qu'il réclame sur de grands détroits tels que le Sund et les Belts qui unissent entre elles de grandes mers, ~~et servent de passage pour communiquer de l'une à l'autre~~, dont la communication ~~doit~~ être libre, si l'usage de ces mers n'est pas restreint, car sans cela ~~leur~~ la liberté ~~des mers~~ ne serait qu'une chimère. ~~irrécusable~~ Mr. Schlegel dans ses ~~Dans les~~ Nous ne le suivrons pas [dans les] raisonnemens qui tendraient à prouver que de tems immémorial les rois de Danemark ont exercé les droits régaliens non seulement sur les deux Belts, mais sur le Sund, que ces droits ont été, dès la plus haute antiquité reconnus par toutes les nations dont les navigateurs se sont toujours soumis sans difficulté à payer des péages en passant ces trois détroits. ~~Dans la discussion à laquelle il se livre M. Schlegel confond souvent la suprématie des rois de Danemark sur les golfes intérieurs et sur les petits détroits qui séparent des portions de provinces qui lui appartiennent en entier, suprématie qu'on ne saurait contester, avec celle qu'il lui attribue sur les grands détroits qui unissent deux grandes mers la~~

Nous n'examinerons pas non plus si le consentement tacite des différents peuples à acquitter ~~un~~ péage au Sund, ne provient pas de ce que dans les tems anciens le Danemark étendant sa domination sur les deux rives du détroit, et possédant une marine imposante pour l'époque, protégeait les navigateurs étrangers contre les pirates qui infestaient alors ces parages, et rendait

---

(a) Danmarks og Hertugdommenes Statsret med Stadigt Hensyn til deres ældre Forfatning ved Johan Fred. Vilhelm Schlegel, Conferentsraad, Dr. og Professor i Lovkyndigheden &c &c Förste Deel Kiöbenhavn 1827

en outre la navigation moins périlleuse par
les fanaux qu'il avait fait construire à ses
frais sur les deux côtes du Kattegat. On
doit reconnaître toutefois que depuis que
plusieurs des causes ci-dessus ont cessé d'exister,
c'est à dire depuis que le Danemark ~~en~~ perdant
la Scanie (le Halland et le Bleking (1)) ~~&c.~~ ne possède plus qu'une des côtes
du Sund, et que les autres nations n'ont
plus besoin de recourir à la protection de
sa marine militaire, toutes jusqu'à ces
derniers tems, y compris même la Suède,
quoique cette dernière soit maîtresse d'une
des rives du détroit, se soumettent cependant
encore à acquitter ~~un~~ péage onéreux en
passant le Sund, et qu'elles s'y obligent
même par des traités volontairement
consentis.

L'examen des motifs que le Danemark
invoque en faveur du péage qu'il impose,
et celui des causes qui ont déterminé jusqu'à
ce moment toutes les nations à ~~se soumettre~~
ne pas refuser de l'acquitter ~~au paiement de ce péage~~ n'entre pas
dans le cadre du sujet que nous avons
l'intention de traiter maintenant. Nous
dirons néanmoins qu'en aucun cas ce
consentement n'a pu et ne pourra établir
une prescription ~~en faveur~~ que ~~dont~~ le Danemark
ait le droit de faire valoir ~~puisse~~ invoquer. Il peut seulement
réclamer un dédommagement pour les
frais de construction et d'entretien de ses
fanaux, qui servent à la navigation des
étrangers, comme à celle de ses nationaux.
Nous admettons donc ici ~~pour un instant~~ que
le privilège que s'attribue le Danemark
de percevoir un certain péage sur les navires
qui passent le Sund est fondé en droit, du
moins par suite des traités que les différentes nations ont conclu avec le royaume, ~~être contesté~~, ~~bien que~~
qu'il ne saurait même être jamais contesté, ~~bien que~~
~~la plupart des causes qui en avaient motivé~~
~~ou justifié l'établissement ne subsistent~~
~~plus depuis longtems~~. Après cette ~~[illegible]~~
concession, nous allons jeter un coup d'œil
sur les traités qui fixent le montant de ce
péage, ~~ainsi~~ que sur la manière dont ces
traités sont exécutés par les agents du fisc
danois. Le Danemark ~~[illegible]~~ est
d'autant plus intéressé à ce que ses traités
ne soient pas violés par ses agents, que ce
sont les seuls titres qu'il peut raisonnablement
invoquer aujourd'hui pour exiger une perception aussi
extraordinaire que celle du Sund.

Il paraît ~~[illegible]~~ certain d'après la demande des
Lubeckois, que Valdemar II dit le victorieux (den Seier)
(1202-1241) roi de Danemark fit construire dès 1202 des
fanaux à Falsterboe sur la côte de Scanie
pour l'utilité des navigateurs qui passaient
le Sund; que sous le règne de Valdemar IV
l'un de ses successeurs, Lübeck et les autres

(1) ~~Traité de Roskilde~~ Ces trois provinces furent cédées ~~par le Danemark~~ à la Suède par le traité de Roskilde du 26 février/8 mars 1658, confirmé quant à la cession de ces provinces par le traité de Copenhague du 27 mai/6 juin 1660.

7

villes anséatiques s'emparèrent de ce détroit et y perçurent un péage pendant le temps qu'elles en conservèrent la possession. Suhm, historien danois fait même mention (1) d'une réunion des plénipotentiaires de ces villes qui se tint à Wismar le 23 avril 1368, et dans laquelle il fut convenu que des droits seraient payés sur les marchandises qui passeraient le Sund qu'il appelle Norresund, dans un certain délai ~~sans fr~~ lorsqu'on fournissait une caution, et immédiatement si aucune caution n'était fournie. ~~Nous ne pouvons que mentionner ici parmi les plus anciens traités où il est fait mention du passage du Sund, celui de Nöen encore le même historien, de même que Schytte dans son~~ Moleswortn prétend (2) que le traité de Spire conclu dans cette ville le 23 Mai 1544 entre l'empereur Charlesquint, en sa qualité de souverain des Pays Bas et le roi de Danemark Christian III (3) est le premier où il ait été fait des conventions concernant les droits du Sund. Holberg (4) Schytte (5) et d'autres ~~écrivains~~ historiens danois soutiennent la même opinion que Schlegel ~~ne partage pas~~ s'attache à combattre. ~~Il cite entre autres ... prouver et il~~ Pour prouver qu'il a ~~avait~~ été ~~cité quelques fois~~ bien antérieurement fait mention de ces droits dans des traités ~~bien antérieurement~~, ce dernier publiciste ~~il~~ cite quelques faits qu'il nous importe peu de ~~à l'aff ... ~~ discuter. ~~Nous ferons observer seulement que plusieurs écrivains qui ont ... lui même importe peu de discuter quoi possède un tarif des droits ... à l'administration du Sund s'accordent ... de plus ancien tarif des droits du Sund perçus au Sund qu'on ait pu trouver~~ qui remonte ~~par au de là de~~ à l'an 1558 (6). Ce qu'il ~~nous importe~~ en l'essentiel ~~de~~ de constater, ~~...~~ ici, ce n'est pas ~~... plus~~ si dans des temps plus ou moins ~~avant~~ reculés, il a existé des traités ~~fondés~~ établissant un péage perçu ~~au profit~~ par le Danemark au passage du Sund, mais bien quels sont les traités en ce moment en vigueur qui déterminent le ~~quota~~ montant de ce péage et le mode à suivre pour sa perception, ~~traités que nous ...~~

~~qui pouvaient cependant~~ ~~quoiqu'il permettent~~ ~~paraître en opposition~~ ~~(1) avec le fait que l'assertion de ... que tous~~ plusieurs
(1) Plusieurs écrivains & et ~~de~~ Schlegel lui même assurent que le plus ancien tarif qu'on ait pu trouver dans lequel il est fait mention des droits perçus au Sund ne remonte pas au delà de 1558.

Il nous importe peu de discuter le plus ou moins de fondement de ces assertions

~~l appeler ... qui peuvent s'appliquer à toutes les traités~~

(1) Suhm t. XIII p. 483

(2)

(3) Du Mont IV P. II p. 273 – voir aussi Huitfeld chr. tom. II p. 1535 de l'édition in-f°

(4) Holbergs Danmarks Histor. II p. 817, et Saml. Skrift. XVIII p. 195

(5) Schyttes Danmark og Norges naturl. og polit. Forf. p. 594

(6) Imprimé pour la 1ère fois dans les Annales de Krag t. II p. 275–280

Outre le traité de Spire du 23 Mai 1544 dont nous venons de parler, il en existe trois qui peuvent être encore invoqués, soit d'une date leurs parties soit du moins dans quelques unes de leurs dispositions: ce sont d'abord celui de Christianople du 13 aout 1645 (1) la convention du 12 février 1647 (2) et enfin et en première ligne le traité du 15 Juin 1701. (3) Ces traités sont d'autant plus importants que quoiqu'ils aient été tous conclus entre le Danemarck et les Pays Bas des Provinces unies, ils sont néanmoins applicables à toutes les autres nations et ont servi de base aux traités relatifs au péage du Sund qu'elles ont fait jusqu'à nos jours avec la première de ces puissances.

Le célèbre traité de 1645 dit de Christianople de la ville où il a été conclu est le premier auquel ait été joint un tarif régulier et durable des droits à payer sur les marchandises au passage du Sund. S'il a existé auparavant des tarifs semblables, on doit reconnaître, et M Schlegel ne le conteste pas, que les rois de Danemark ne se sont jamais fait scrupule de hausser arbitrairement le péage toutes les fois qu'ils ont eu besoin de rétablir leurs finances épuisées, soit par la guerre soit par toute autre circonstance; et que s'ils l'ont baissé ensuite ce n'a été que lorsqu'ils y ont été contraints par la force. Nous ne mentionnerons que le seul article du traité de 1645, l'article 3, parcequ'il contient une clause d'une certaine importance qui a été reproduite dans tous les traités conclus plus tard avec les autres nations; il porte que les vaisseaux hollandais ne seront pas visités à Elseneur ou ailleurs, mais qu'on ajoutera foi à leurs papiers et certificats en bonne forme; et que s'ils commettaient quelque fraude les Etats généraux y apporteraient le remède nécessaire lorsqu'on les en avertirait. (voir le texte de l'article) Nous ajouterons cependant qu'après avoir

traduction française de l'article)

3/ "La visite des navires et des marchandises qui sont la propriété des habitans des provinces unies de la Belgique cessera lorsqu'elles seront transportées par le détroit de la mer Baltique pendant le nombre d'années indiqué ci-dessus, et l'on aura une pleine foi aux maîtres de navire quand ils montreront les lettres qui leur sont données sous le nom de lettres de transport et de péage (Commeatus et Vectigalis) et après avoir payé le péage il leur sera permis de partir sans qu'ils soient aucunement retenus ou molestés, et ils ne seront pas obligés de s'arrêter plus longtems dans le lieu accoutumé près de Copenhague (appelé le Drooghen) mais si dans l'avenir on découvrait que dans le payement du droit il avait été commis quelque fraude ou tort à S. M. royale, les Etats generaux étant avertis et priés d'y remédier chercheront les meilleurs moyens et prendront garde autant que faire se pourra qu'il ne soit fait à S. M. roy. que ce qui est équitable et juste.

art. 3 du traité de 1645.

"Navium Merciumque exploratio, quæ Unitarum Belgii Provinciarum Incolis propriæ sunt, quæque per Ostium Maris Baltici perrehuntur, durante supradicto Annorum spatio, cessabit, Nautisque, si quando Literas, quæ ipsis commeatus et vectigalis nomine concedantur exhibuerint, fides plenaria habebitur et soluto deinde Vectigali absque detentione aut molestiâ ullâ solvere licebit, neque in consueto loco prope Copenhagam (dicto den Drooghen) diutius commorari tenebuntur. Quod si vero in posterum Majestati Suæ Regiæ in Vectigali imperando fraudem injuriamve inferri percipiatur, Præpotentes D.D. Ordines, id edocti atque rogati, media quæcunque optima excogitabunt, et, quantum fieri poterit, cavebunt, ne quid Regiæ Suæ Majestati, quam quod æquum justumque est, accidat."

(1) DuMont VI. P. 1 p. 312
(2) DuMont VI P. 1 p. 374
(3) DuMont VIII P. 1 p. 32.

9/

énuméré dans le tarif qui accompagne ce traité les marchandises qui doivent payer un péage au passage du Sund, et fixé le montant de ce péage, on a placé à la fin de ce tarif l'énonciation suivante sur laquelle nous reviendrons et qu'il est essentiel de ne pas perdre de vue, attendu que le gouvernement danois a cherché à s'en faire une arme pour repousser les reproches qu'on a adressés à certaines mesures arbitraires adoptées par lui.

„A toutes les charges qui ne sont pas „spécifiées dans la précédente liste seront „comptées selon l'usage des marchands et „comme il a été observé d'ancienneté."

Quant à la convention du 12 février 1647, presque uniquement relative au commerce des hollandais en Norvège, elle renferme un article séparé que nous croyons devoir citer quoique ses dispositions se trouvent relatées dans le traité de 1701 dont nous allons bientôt nous occuper: „Le roi de Danemark „fera entretenir continuellement pour le „service des navigateurs tous les tonneaux, „balises, fanaux et échauguettes à condition „que chaque vaisseau chargé lui payera à „Elseneur 4 Rigsdales, et chaque vaisseau „non chargé 2 Rigsdales."

Le traité du 15 juin 1701 dont nous avons maintenant à parler est sans contredit le plus important de tous puisqu'il renferme l'ensemble des dispositions concernant les droits et les devoirs des agents de la douane d'Elseneur, et des navigateurs qui passent le Sund, et qu'en le prenant pour règle on peut presque se dispenser de recourir aux deux précédens. +

+ Nous croyons donc nécessaire d'en rappeler les principales dispositions:

suiv. L'art. 2. „le péage dans le Sund sera payé conformément à la lettre du traité de Christianople fait dans l'année 1645, et selon le rôle de péage dressé alors et qui est inséré à la fin du présent traité pendant le cours de vingt années consécutives à compter du jour de l'échange des ratifications du présent traité. ... Pour qu'il ne survienne aucune contestation sur la supputation des vins, un tonneau de vin de Bordeaux sera taxé dans le Sund à 52 Rigsdales, et un tonneau de vin de Nantes à 45 Rigsdales; à l'égard des vins d'Espagne une pipe de vin de Malaga ou d'autres vins d'Espagne, à 45 Rigsdales, et selon cette taxation on payera le péage suivant le rôle de péage; c'est à dire le trentième denier."

L'article 3 remplace par une disposition claire et précise l'énonciation vague et difficile à interpréter qui terminait le tarif joint au traité de 1645, par une disposition claire et précise ainsi conçue:

„à l'égard des denrées ou marchandises „qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle „de péage de l'année 1645, elles payeront „la même chose au péage du Sund, selon leur „valeur, et cette valeur sera comptée selon les „endroits d'où elles viennent et elles „paieront un pour cent de leur valeur."

D'après l'article 4 aucun nouveau péage ni aucune nouvelle augmentation ne peut être introduite sous quelque prétexte que ce puisse être pendant les 20 années que doit durer le traité; „s'il arrivait qu'on en fût levé

~~Enfin l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark jointe au traité du 15 juin 1701 dont il fait partie intégrante et qui est ainsi relaté dans l'article 4 de ce traité: 1701 "S'il arrivait~~
" ~~qu'il fût l~~evé quelques nouveaux ~~péages ou~~
" ~~nouvelle augmentation sous quelque~~
" ~~prétexte que ce puisse~~ être, on les discontinuera,
" et le douanier et les écrivains de la
" douane ne seront pas si hardis que de
" contraindre les maîtres de navire de payer
" plus qu'ils ne sont obligés selon la
" lettre du présent traité, ni de prendre
" pour l'écriture des billets de péage,
" tant dans les royaumes de Danemark
" et de Norvège que dans le Sund, plus
" que les extraits des ordonnances de S. M.
" faites sur ce sujet (X) et qui sont à la fin
" du présent traité, n'ordonnent expressément,
" sous peine que quiconque viendra à
" faire le contraire, perdra d'abord l'emploi
" et l'office qu'il a ; et s'il permet,
" connive et voit commettre ladite chose
" à quelque autre, il sera, la première
" fois suspendu de son emploi et de ses
" gages pendant trois mois, la seconde
" fois pendant neuf mois, et la troisième
" fois il perdra entièrement son emploi
" et office." T ~~Cet extrait d'ordonnance fixe certains~~ droits extraordinaires ~~suivants~~ à payer par chaque navire passant le Sund (1) savoir :

	Rigsd.
– au Directeur de la douane ———	" 1/2
– aux quatre Commis (Toldkamererne) de la douane, à raison d'1 Rixoort ou 1/4 de Rigsdale chaque, ensemble	1 "
– A ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire ou de toute autre chose à exécuter pour le service du roi, ensemble y compris le papier timbré ———	" 1/2
En tout par navire	2 Rigsdales

La même ordonnance (pour encourager les capitaines à faire une déclaration exacte) leur accorde un certain tantum pour cent dans le payement du péage pour chaque navire et pour son chargement sous le nom d'équipage et accès de Bosseman. ~~(1)~~ (2)

T L'une de ces extraits d'ordonnance concernant ~~le~~ uniquement le commerce en général est étrangère à notre mémoire, et nous n'en ferons par conséquent ~~[illegible]~~ aucune mention. ~~Nous citerons celui qui~~ Quant au second extrait il fixe ainsi qu'il suit les

~~(1) L'autre extrait d'ordonnance dont il en est fait mention ne concerne pas le passage du Sund.~~

(1) ~~H ne se trouve pas~~ Ce document important a été omis dans la Collection de traités de commerce et de navigation publiée par MM. d'Hauterive et de Cussy; il se trouve dans Dumont.

(2) ~~cette ordonnance~~ L'extrait joint au traité de 1701 ne spécifie pas le quantum pour cent, mais ce quantum est de 4 p% que chaque capitaine reçoit aujourd'hui sur le montant des droits de la caisse de la douane, sous le nom d'argent de conduite (Föringspenge)

L'art. 5 porte
" Pour plus grande commodité et plus
" prompte expédition des maîtres de navire,
" les officiers de la douane seront aussi obligés
" de vaquer au bureau de la douane tous les
" jours ouvriers, l'été depuis Paques jusqu'à
" la saint michel (1) le matin depuis six heures
" jusqu'à onze, et l'après midi depuis une
" heure jusqu'à sept; l'hiver depuis la
" saint michel jusqu'à Paques, le matin
" depuis huit heures jusqu'à onze, et l'après
" midi depuis une heure jusqu'à quatre.
" Mais ceux qui, hors de ce tems, ou les
" dimanches et autres jours de fête,
" souhaiteront leur expédition pour profiter
" du vent favorable donneront un regal
" aux pauvres, sans plus."

art. 6
" La supputation des ~~dit~~ droits de
péage, sera donnée à l'avenir aux
maîtres de navires par ceux que S. M.
a établis à cette fin, non en somme
ni en gros, mais sera spécifiée et faite
de chaque portion de marchandise en
particulier, afin qu'on puisse voir par
là si les droits ont été exigés conformément
à la lettre du présent traité.

D'après l'article 8 les marchandises qui
ont ~~une fois~~ payé le ~~péage~~ au Sund ne
~~pourront~~ pourront être sujettes à le payer
une seconde fois si par certaines causes
les navires étaient forcés de rentrer dans
le détroit.

L'article 11 ~~n'est que~~ la reproduction
de l'article 3 du traité de 1645, et
l'article 31 reproduit l'article séparé de
la convention du 12 février 1647, en
ajoutant que si l'on desire quelques
nouveaux fanaux ou balises on en
conviendra en particulier.

Les autres articles n'ont pas trait à
la question qui nous occupe.

Maintenant pour plus de clarté et
afin qu'on puisse saisir plus facilement
les vrais points de la question, nous
présenterons dans un tableau comparatif
les droits fixes ou ~~ord~~inaires, et les droits extraordres.
ou éventuels que les navigateurs qui passent
le Sund ~~sont~~ doivent payer conformément
aux traités ou convention des 13 Aout 1645,
12 février 1647, et 15 juin 1701, et aux
qu'exigent réellement les employés de la
douane d'Elseneur.

12

Droits fixes ou ordinaires sur les navires et sur les cargaisons qui passent le Sund

dont la perception est autorisée par des traités		perçus par les employés de la douane du ~~[illegible]~~ Sund

Sur les Navires

Sur les Navires		Sur les Navires
~~4 Rigsd. Sp. p^r Droits de fanaux par navire chargé 2 d^o. d^o. d^o sur lest~~	~~article séparé de la convent^on du 12 février 1647 et art. 31 du traité du 15 juin 1701.~~	~~4 Rigsd Sp. p^r Droits de fanaux sur navire chargé 2 d^o. d^o. d^o sur lest~~
~~par chaque navire chargé ou sur lest „ 1/2 d^o. au Directeur de la douane du Sund 1 – d^o aux 4 Kamerer d^o. „ 1/2 d^o. à ceux qui apposent le sceau qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeport, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire ou de toute autre chose ~~qui intéresse~~ à exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré~~	~~Ordonnance dont extrait ~~se~~ joint au traité du 15 juin 1701 et relaté dans l'article 4 dudit traité~~	~~par chaque navire chargé ou sur lest par ch.~~
~~par navire chargé~~ ~~Pour Droits de fanaux par chaque navire chargé 4 d^o. d^o sur lest~~		
Par chaque navire chargé, droits de fanaux 4 R. Sp. d^o. d^o. sur lest d^o. 2 d^o.	art. séparé de la convention de 1647 et article 31 du traité de 1701	Par chaque navire chargé, droits de fanaux .. 4 R. Sp. d^o. „ sur lest d^o. 2 d^o.
Par chaque navire chargé ou sur lest ~~pour~~ Directeur de la douane du Sund .... „ 1/2 d^o. ~~aux~~ 4 Kamerer, à 1/4 de Rigsd. p^r chacun .. 1 „ p^r ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navires, ou de toute autre chose ~~à~~ exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré .... „ 1/2 d^o.	Ordonnance relatée dans l'article 4 du traité de 1701	Par chaque navire chargé ou sur lest ~~d^o.~~ p^r ~~le~~ Directeur de la Douane du Sund „ 1/2 d^o. p^r ~~les~~ 4 Kamerer, ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ le scelleur, le papier timbré &c^a. ces différents articles compris ensemble sous le titre ~~d'[illegible]~~ de passeport (Passpenge) 2 d^o. p^r. les deux Messagers (Underloopere) „ 1/4 d^o. p^r. le vaisseau de garde (Vagtskibet „ 1/8 d^o.

On voit par le tableau comparatif ci-dessus, que les employés de la douane du Sund perçoivent (sur chaque navire ~~pour~~ les droits fixes ou ordinaires 7/8 de Rigsdaler ~~specie~~ en sus de ce que les traités les autorisent à se faire payer, c. à. d. 1 R. Sp. 3/4 ou 40 f. environ par navire, l'aller et le retour compris.

on a fondu ensemble les n°s 2 et 3 de quantités de prélever 1 R. Sp pour les ~~[illegible]~~ passeports et les autres employés et on perçoivent 2 et qu'on a ajouté des droits pour 2 messagers et le vaisseau de garde dont les traités ne font aucune mention

Sur les marchandises

Sur les marchandises		Sur les marchandises	
1°. marchandises dénommées dans le tarif de Christianople	tarif ou rôle de péage joint au traité de 1645 et de 1701	1° ~~Les~~ Marchandises dénommées dans le tarif de Christianople.	On a augmenté les droits sur certaines marchandises, sur les vins par exemple par la manière dont cette perception se fait.
2°. marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople ... 1 p^r % de leur valeur ~~selon~~ ~~les~~ endroits d'où elles viennent	art. 3 du traité de 1701	2°. Marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople N^a. La douane ~~[illegible]~~ perçoit 1 p^r % de la valeur sur les marchandises qu'elle appelle diverses (Kiobmandsvaler) et elle entend par ~~[illegible]~~ les marchandises qui ne sont point portées dans le tarif de Christianople, mais dans le tarif qu'elle a fait toute seule dans le ~~[illegible]~~	Sur certaines marchandises on prélève jusq. 4 et 5 p^r %.

La comparaison entre les droits (sur les marchandises) dont la perception est autorisée et ceux qui sont prélevés fera le sujet d'un travail particulier tout spécial et qui a besoin de développement.

des marchandises qui ne sont point désignées pour que le droit puisse en être calculé

Droits éventuels ou extraordinaires sur les navires qui passent le Sund

dont la perception est autorisée par des traités

A payer au profit des pauvres d'Elseneur par tout capitaine qui se fera expédier au Sund soit à des heures autres que celles fixées savoir: En été de paques à la Saint michel, le matin depuis 6 heures jusqu'à 11 et l'après midi depuis 1 heure jusqu'à 7; et l'hiver de la Saint michel à paques, le matin depuis 8 heures jusqu'à 11, et l'après midi depuis 1 heure jusqu'à 4, soit les dimanches et autres jours de fête... 1 R. Sp. — Article 5 du traité de 1701.

+ passeront le détroit du Sund, et l'on sera tenu d'ajouter absolument foi aux maîtres des navires, en montrant les lettres en bonne forme qu'ils auront pour leur servir de passeports, et pour donner à connaître quel droit ils devront payer; lequel payé, ils auront la liberté de partir, sans qu'on puisse les retenir d'avantage, et ils ne seront pas même obligés d'arrêter proche de Copenhague, au lieu appelé des Drooghen; que si l'on découvre à l'avenir qu'au payement de ce droit on fasse quelque fraude ou quelque tort au sérénissime Roi de Danemark, le sérénissime Roi très Chrétien, en ayant avis, et étant prié d'y remédier, cherchera les meilleurs moyens de le faire, et empêchera de tout son pouvoir qu'il ne soit rien fait au sérénissime Roi de Danemark qui ne soit dans la justice et dans l'équité."

~~On~~ ne trouve par dans cet article un seul mot qui autorise la visite des navires et ~~[illegible]~~ l'imposition d'une amende par suite de cette visite.

(2) Nous avons vu que d'après l'article 6 du traité de 1701 ~~exige que le calcul pour la perception des droits soient faits par~~ les employés de la douane du Sund sont tenus de donner un compte détaillé des droits dont ils exigent ~~la perception~~ payement; et ~~les articles~~ cela sans rétribution extraordinaire. ~~Cet article~~ Le Danemark prétend que cette disposition est modifiée et expliquée par l'art. 11 du traité ~~de~~ 1742 ~~avec~~ la France, et par l'art. 9 du traité du 8/19 8bre 1782 avec la Russie. Ces articles dont nous donnons ci après le texte prouveront encore plus que l'objet n'est pas fondé car ils ne sont pas ~~impératifs~~ mais facultatifs, ~~ce qui nous~~ ~~[illegible]~~ et dans aucun cas d'ailleurs la France et la Russie n'ont pu vouloir en les consentant perdre un droit qu'elles possédaient, mais que leurs peuples ne connaissaient peut-être pas.

Le Rigsdaler Species se divise en 48 Styver

perçus par les Employés de la Douane d'~~Elseneur~~ du Sund à Elseneur

1° au profit des pauvres d'Elseneur
a) ~~de tout capitaine~~ de tout capitaine qui se fait expédier au Sund, soit à des heures autres que celles fixées savoir:
entre Paques et St Michel de 8 heures à 11 heures du matin, et de 2 h. ½ à 7 heures après midi; et de Saint Michel à Paques de 9 heures à 11 heures du matin, et de 2 h. ½ à 5 heures après midi soit les jours non ouvriers, et le vendredi depuis 2 heures ½ après midi .. 1 R. Sp.

On a changé les heures et il n'est pas question du vendredi dans les traités

b) ~~de tout capitaine~~ qui demande a être expédié avant que son navire ait passé la ligne ~~de démarcation~~ de la douane du Sund, c. a. d. la ligne qui s'étend (Tom Salder) dans le Sund, entre la batterie de pavillon de Kronborg et la pointe nord d'Helsinborg .. 1 R. Sp.

c) ~~de tout capitaine~~ qui envoye ses documens à Elseneur pour être expédié avant que son navire soit arrivé de la Baltique (Sydfra) .... 1 R. Sp.

d) ~~de tout capitaine~~ qui met à la voile (Seiler bort) sans emporter son passeport de la douane du Sund .. 1 R. Sp.

e) de ~~tout capitaine~~ qui envoie ses papiers à terre, sans qu'ils y soient apportés par lui même, par son second, ou par les négociant voyageurs ... 1 R. Sp.

2° a) ~~pour~~ l'Inspecteur de la douane ... 1 R. Sp
b) ~~pour~~ patron de la chaloupe de l'insp. ... „ ⅓ d°.
ces deux droits sont payés quand le capitaine de navire n'est pas porteur d'un passeport de douane (Toldpas) régulier qui montre (beviser) à quelle nation il appartient (1)

3°) pour le traducteur
a) ~~[illegible]~~ lorsqu'il fait la déclaration:
d'un navire chargé .... „ ½ d°.
d'un navire sur lest ou chargé de charbon „ ¼ d°
b) si on exige qu'il fasse le calcul spécial de la cargaison, afin d'établir ce que chaque chargeur à à payer pour sa part dans la somme totale des droits: (2)

(1) La copie du tarif ~~donnée~~ de la douane du Sund signé le 10 janvier 1827 et donnée au Gouvernement prussien ~~[illegible]~~ ne porte que ~~cette~~ l'obligation dont nous parlons, tandis qu'on a ajouté un extra sur celui qui a été remis au Ministre de France avec les signatures du 31 Xbre 1833 « qui puisse, conformément à l'article 9 du traité (du traité de 1701 sans doute) servir de patte et montrer quel droit doit être payé à la douane. » Au surplus voici le texte de cet article (traité conclu avec la Guerre ...): "Durant les mêmes quinze années on ne pourra point visiter les navires et les marchandises qui appartiendront aux sujets du roi très chrétien, et qui +

Suite des Droits eventuels ou extraordinaires sur les navires qui passent le Sund

Perçus par les Employés de la Douane du Sund à Elseneur

18

pour 1 à 4 connaissemens	"	32 Styvers
pour chaque connaissem.t en sus	"	8 d.o
pour 1 à 6 Coquets	"	32 d.o
pour chaque Coquet en sus	"	5 d.o

4.o pour l'écrivain du passeport (Passkriveren) lorsque le capitaine de navire desire que le passeport lui soit rendu, frais de copie ...... " 8 d.o

5.o pour la caisse de la douane du Sund

a) Lorsque le capitaine de navire a fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité de son chargement

b) passe le Sund sans nécessité indispensable avant d'avoir acquitté les droits

Cette amende, dans l'un ou l'autre de ces cas s'élève, suivant le degré de la préméditation, jusqu'au double du montant des droits qu'on a voulu frauder.

c) Lorsque les navires destinés p.r Copenhague ~~partent~~ se rendent dans ce port avant d'être expédiés à la douane du Sund, et qu'ils envoyent de là leurs papiers pour l'expédition 5 Rigsd. sp. arg.t eff.

d) Lorsqu'un capitaine ne fait pas mouiller son navire, pour être expédié, dans la ligne de douane entre la batterie de pavillon de Kroneborg et la pointe nord d'Helsingborg (1) 4 d.o 36 Styvers

Maintenant que nous avons indiqué quelques unes des infractions des agens du fisc danois aux dispositions du traité de 1645, de la convention de 1647 et plus particulièrement au traité du 17 Juin 1701 qui les résume toutes et en contient

(1) Il n'y a d'exception à cette amende que lorsque 1.o par suite de tempête ou mauvais tems, les navires forcés d'entrer dans la rade sont obligés de partir sans décharger ou charger, et 2.o des navires arrivent pour chercher un convoi, ou pour recevoir des ordres et retourner sans décharger ou charger.

Cependant ~~dans~~ en plusieurs autre cas ~~[illegible]~~ les Capitaines ~~sont forcés de~~ mouillent sur d'autres points de la rade soit qu'ils y soient forcés par la nécessité, ou pour éviter des avaries, par exemple lorsque le nombre des navires est très considérable, j'en ai vu jusqu'à 500 à la fois, soit parce qu'ils ~~[illegible]~~ ne connaissent pas toujours la limite tracée ~~arbitrairement~~, soit enfin parce que cela leur est plus commode, ~~[illegible]~~ Pourquoi cette limitation lorsqu'il n'en résulte aucun tort pour personne, ni pour la douane elle même. Dans tous les cas au surplus, on ne voit pas sur quel texte de traité est fondée l'amende imposée.

19 de nouvelles, voyons de quelle manière le gouvernement de Danemark cherche à justifier les charges imposées arbitrairement par ses employés de la douane du Sund aux navigateurs qui passent ce détroit.

Il prétend :

1° que le traité de 1701, ~~n'ayant~~ n'a été conclu que pour 20 ans, et que comme il n'a pas été renouvelé, il a cessé ~~d'exister~~ d'avoir force et vigueur, et ne peut plus par conséquent être invoqué ; que celui de ~~1645 dit~~ Christianople de 1645 est le seul ~~sans parler des traités particuliers conclus avec~~ qui ne soit point périmé et que ce qui le prouve ~~qui soit conservé force de loi~~ ~~ainsi que ce qui le prouve~~, c'est qu'il est le seul auquel il soit référé dans les traités intervenus ~~conclus~~ postérieurement entre le Danemark et ~~le Danemark a conclus~~ et jusqu'à nos jours ~~avec~~ les différentes nations.

2° que les droits perçus sur les ~~perceptions qui non déterminées~~ ~~spécifiées formellement dans~~ ~~et les mesures non autorisées~~, par les traités ~~et qu'on qualifie de droits perçus sur les~~ marchandises non spécifiées dans le tarif de Christianople, ne sont nullement arbitraires, qu'ils sont reconnus et sanctionnés expressément par des traités ~~postérieurs~~ avec d'autres puissances, et que les droits comme toutes les autres perceptions ~~de la~~ par la douane du Sund sont autorisés ~~par~~ aux mesures adoptées ~~et sont conformément~~ par ~~eux~~ l'usage. Examinons ces deux prétentions.

Le traité du 15 Juin 1701, ~~est encore en pr.~~ n'a pas été confirmé, dit le Danemark ~~...~~ mais nous trouvons au contraire + qu'il l'a été plusieurs fois, d'abord par la convention conclue à Copenhague le 3 septembre 1731 entre Chrétien VI roi de Danemark et les États généraux des Provinces unies, ainsi analysée par Mr de Reedtz, gentilhomme de la chambre de S. M. D., attaché à son département des affaires étrangères dans son Répertoire historique et chronologique des traités conclus par le Danemark depuis les temps les plus anciens jusqu'à 1800, imprimé à Göttingue en 1826

„Le traité de commerce du 15 Juin 1701 „en confirmé, et les sujets des parties „contractantes pourront librement trafiquer „les uns avec les autres &a"

Il l'a été encore formellement ~~expressément~~ ~~formellement par la~~ dans la déclaration signée à Copenhague le 10 Juillet 1817 entre les cours de Danemark et des Pays Bas, qui porte que les puissances contractantes "sont „convenues expressément, par la présente „déclaration réciproque, d'étendre en faveur du „commerce et de la navigation de leurs sujets „respectifs, à toute l'étendue actuelle du royaume „des Pays Bas, les stipulations du traité de „commerce conclu en 1701, entre la couronne „de Danemark et les ci-devant États généraux „des Provinces unies des Pays Bas, qui, en vertu „d'un consentement commun est et demeurera „en vigueur jusqu'à ce que leurs Majestés „s'entendent au sujet du renouvellement „du dit traité de commerce de l'année 1701 &

~~De sorte que ... d'un côté, à dater du jour de la signature de cette déclaration les avantages, exemptions et privilèges, qu'accorde le traité aux sujets du roi de Danemark et aux navires, leur~~

L'article VII du traité conclu (Stuffet) à St Pétersbourg le 8/19 Octobre 1782 entre la Russie et le Danemark loin de déroger à l'article 3 du traité du 15 juin 1701 le confirme au contraire implicitement. « En outre S. M. D. accoutumée à favoriser les intérêts de l'Empire de Russie, comme ceux d'une ancienne amie et alliée de sa couronne, fera jouir les sujets russes pour tous les droits du Sund en général d'un traitement égal avec les nations les plus favorisées en Danemark, en ne leur faisant payer l'entend qu'un pour cent sur toutes les marchandises dont il n'est pas fait mention dans le tarif. » (a)

Il en est de même de l'article 4 du traité conclu pour 10 ans à Copenhague le 17 juin 1818 entre le Danemark et la Prusse.

« La douane du Sund, porte cet article, » sera payée selon le tarif de l'année 1645, » ou de telle manière dont, par des conventions » ultérieures, le Danemark pourra tomber » d'accord avec les nations les plus favorisées. » Quant aux marchandises dont il n'est » pas fait mention dans le tarif, (b) » les sujets prussiens ne payeront qu'un » pour cent, comme cela se fait de la » part des nations les plus favorisées. (c)

~~S'il restait encore quelques doutes sur~~

Nous ajouterons que les publicistes danois eux-mêmes s'accordent à considérer le traité de 1701 comme étant encore en vigueur. Nous avons déjà cité (Reedtz auquel il faut joindre F. Thaarup, Schlegel et tant d'autres encore). Le second Thaarup dans l'ouvrage intitulé Le Tarif des droits du Sund rédigé par lui et par H. A. Martenson, Conseiller d'État danois et imprimé à Copenhague en 1823 dit en note à la suite de la copie des articles du traité dont il s'agit, relatifs au Sund.

« Les 20 années ~~étant ... avait été ...~~ étant écoulées, pendant lesquelles ce traité était en force, une discussion eut lieu touchant son renouvellement, mais le renouvellement n'étant pas formel, on n'en fut que tacitement d'accord.

Quant à Schlegel, publiciste éminent

(a) par les mots le tarif on ne peut entendre évidemment que celui qui est joint au traité de ~~Chr~~ 1645 dit de Christianople puisqu'il n'y en avait pas d'autre qui fut connu ~~...~~ et qu'il n'a pu dépendre du Danemark d'apporter seul des [illegible]

(b) ici on ne peut même élever le plus léger doute que par ~~cet~~ le tarif on n'ait entendu celui qui est joint au traité de Christianople

(c) on aurait dû dire comme cela devrait se faire.

† nombre d'années que sur l'insistance de quelques puissances, le Danemark n'a pu refuser de communiquer officiellement le tarif dont il paraît qu'il fait usage, tarif modifié par lui seul, comme chacun tout le répète, et différent sur plusieurs points essentiels du tarif de Christianople; nous citerons parmi ces puissances la Prusse qui a reçu cette communication le 10 janvier 1827, la France dont la le 31 décembre 1833. Il est nécessaire d'ajouter que les représentants de ces puissances n'ont reçu cette communication que sous toutes réserves qu'il était conforme aux traités.

() Je ne dirai rien de celui qu'a publié M. Mure de Pellanne fils, et que le Ministère des Aff. Étr. a eu la bonhomie de faire imprimer, car il ne parle même pas du traité de 1701

et pour ainsi dire à la sourdine des
‡ modifications à un tarif ~~...~~ joint à des traités dont il faisait partie intégrante; et rappelé souvent au surplus dans des traités récents. Le concours des signataires de ces traités était indispensable; c'est un principe élémentaire du droit public. ~~Il n'a pu dépendre du Danemark~~ Le Danemark a, jusqu'à ces derniers temps, fait un mystère de son tarif modifié par lui seul, et les agents ~~...~~ consulaires ne cessaient de dire que tous ceux qui avaient été publiés depuis 1645 sont de nulle autorité. Thaarup (Il est parti ...) ce n'a été que depuis un très petit ‡

quoi ne soupçonnera certes pas de partialité en faveur des nations étrangères, il s'exprime ainsi à la p. 294 de son ouvrage sur le droit public de Danemark dont nous avons déjà parlé :

« Le traité de Christianople (1645) „remis de nouveau en vigueur par le traité „dit de Rescision (a) fut confirmé dans sa „substance, mais augmenté de plusieurs „additions par le traité conclu pour 40 „années (b) avec les Etats généraux le „15 juin 1701. En 1725 on entama des „négociations pour un nouveau traité de „commerce elles furent continuées en 1732, „mais un traité n'ayant pas été néanmoins „arrêté, il en résulte que le traité de 1701 „est encore celui qui est en vigueur" (c)

Une autre preuve que le traité de 1701 a toute sa force et vigueur aux yeux du gouvernement danois lui même, c'est qu'à l'exception toutefois de la stipulation contenue dans l'article 3 par laquelle il s'est engagé à ne prélever que 1 % pour cent sur la valeur des marchandises non dénommées au tarif joint au traité de 1645, cette puissance suit les différentes dispositions du dit traité, parmi lesquelles nous bornerons à citer celle qui alloue aux Directeurs et Employés de la douane du Sund certains émolumens.

(a) Le traité dit de Rédemption conclu le 9 8bre 1649 entre le Danemark et la Hollande exempta cette dernière puissance du payement des droits du Sund pendant 36 ans, moyennant une certaine redevance annuelle, et par là fut annullé le traité de 1645 dit de Christianople, qui reprit toute sa force lorsque les deux mêmes puissances conclurent le 26 7bre 1653 le traité dit de Rescision par lequel les hollandais consentirent à payer de nouveau les droits du Sund.

(b) C'est sans doute par une faute d'impression que Schlegel dit que le traité de 1701 a été conclu pour 40 années, il est constant qu'il ne l'a été que pour vingt.

(c) " "Den Christianopelske Tractat, som herved (Rescissions-Tractat, 26 7ber 1653) sattes i Kraft igien, blev i det Væsentlige stadfæstet men forøget med adskillige Tillæg ved Tractaten med General-Staterne af 15de Jun. 1701, sluttet paa 40 Aar. 1725 underhandledes der om en nye Handels-Tractat; disse Underhandlinger fortsattes 1732, men Tractaten kom dog ikke i Stand, hvorover Tractaten af 1701 endnu er den gjældende".

58

1 gouvernement danois considère si bien le traité de 1701 comme non périmé que dans les copies de son nouveau tarif qu'il a donnée en 1827 à la France, il s'en précise ainsi au § 3 de ce tarif, qui a pour titre : "Tarif pour les droits sur les vins.

"Les vins en futaille payeront au Sund et dans les Belts le 30e denier de la valeur, ou le prix fixés d'après les contenances suivantes dans le traité avec les Pays Bas du 15 Juin 1701, pour tous les vins transportés dans les navires des nations privilégiées." (1)

voici le texte danois :

" Af Vine paa Fountager betales i Sund og Ström told den tredivte Penge af Verdien, eller med fölgende Störrelser, saaledes beregnede efter de i Tractaten med de forenede Nederlande af 15 juin 1701 fastsatte Priser for Viin i begunstige nationer Skibe."

\#

+ Notre tache pourrait être finie puisque nous avions voulu seulement faire connaître les traités qui régissent la péage du Sund, démontrer, que celui du 15 juin 1701 est encore en vigueur, quoique le gouvernement danois soutienne le contraire, et enfin que les agents de ce gouvernement ont établi des perceptions

I qui détermine un certain prix pour les vins de France.

cet acte ont attribué des droits qui n'ont aucun fondement, qui doivent être justement qualifiés d'arbitraires. #

C'est vainement que le gouvernement danois cherche à s'apprprier [illegible]

(1) Le traité du 23 aout 1742 avec la France et sans article 7 du traité du 8/19 8bre 1782 avec la Russie qui ne font pas mention du traité de 1701 et se reportent seulement à celui de 1645 car si les diplomates françaises Russes ont I

émolumens, qu'il a seulement étendus, dont fait spécialement mention dans aucun autre traité, et qu'il n'aurait aucun titre pour exiger si le traité de 1701 était périmé ; Enfin [illegible] I

Concluons de ce qui précède qu'on ne saurait contester que le traité de 1701 est encore en vigueur, qu'il peut donc être invoqué par toutes les nations privilégiées, et que le Danemark est tenu de se conformer exactement à ce qu'il prescrit ; qu'il n'a pas le droit de percevoir plus d'1 p% sur les marchandises non dénommées dans le tarif qui l'accompagne et qui est le même que celui qui est joint au traité de Christianople de 1645, ni d'augmenter le péage de quelque marchandise que ce soit, ni d'établir des restrictions ou d'adopter des mesures que ce traité n'autorise pas.

Quant à l'usage que le Danemark met en avant pour justifier les différentes perceptions arbitraires énumérées plus haut, comme il n'y a pas de prescription entre les nations, s'il est démontré que cet usage est abusif et contraire aux traités il doit cesser, aussitôt que l'abus est découvert.

\+

On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si nombreux, et nous n'en avons indiqué qu'une partie parce que notre but a été d'examiner seulement un côté de la question, si patens, puisqu'on peut les résumer dans un tableau et en même tems si patens et si aisés, en apparence du moins, à réformer subsistent encore et depuis si longtems. La réponse est facile ; les légations des gouvernements étrangers à Copenhague, et peut être ces gouvernements eux mêmes ou ne l'ont jamais voulu ou ne l'ont jamais entrepris sérieusement.

(1) Nous ferons remarquer ici encore une différence entre la copie du tarif remis à la Prusse et celle que la France a reçue en 1833, le motif de cette différence importante sera facilement apprécié si l'on se reporte à l'art. 2 du traité de 1701 I

"Les vins en futailles payeront au Sund et aux Belts le trentième denier de leur valeur, ou d'après les contenances suivantes les prix fixés soit d'après le traité avec les Etats unis des Pays Bas du 15 juin 1701, ou ceux admis par l'usage et la coutume pour les vins transportés dans des vaisseaux des nations privilégiées."

Je vois dans des notes prises par moi dans le tems à Elseneur que le péage de certains de nos vins a été élevé de plus de 25 pour cent, et qu'ainsi nous payons au Sund un droit sur cette marchandise, proportionnel infiniment trop considérable —

En premier lieu les perceptions arbitraires des employés de la Douane du Sund ~~sur~~ et les autres mesures adoptées par eux contrairement aux traités n'ont jamais été rendues publiques puisque ce n'est que depuis 1827 ~~quelque~~ que le gouvern.t danois a communiqué [illegible] ~~en~~ donné officiellement connaissance ~~des prétentions~~ aux gouvernemens étrangers, ainsi que nous l'avons dit plus haut, que les expéditeurs des navires d'Elseneur les seuls qui les connaissent, et même pas toujours très exactement, étaient intéressés à ce qu'elles ne fussent pas réformées, et enfin

(1)

19

I Ces négociations [illegible] les traités dont il s'agissait avaient étudié suffisamment les questions qu'ils avaient à discuter, et bien connaître les faits, ont eu égard à leurs négociations, ce qui paraît probable, il n'en est pas moins vrai que dans l'art. du traité de 1742 et dans l'art. du traité de 1782 les plénip. français comme les plénip. russes ont réservé pour leurs nations respectives les droits des nations les plus favorisées, et quoique ils le français comme les [illegible] devaient jouir du bénéfice du traité de 1701 acquis aux hollandais.

Rarement des traités de commerce ont faits par des négociateurs français ont été favorables à la France, par

Les consuls de Prusse en Danemark ainsi que ceux de Russie, d'Angleterre et de France ont fait à ce sujet toutes les représentations nécessaires; le premier surtout, Mr de Forkenbeck, homme habile, scrutateur infatigable et doué d'une extrême persévérance n'a rien laissé ignorer à son gouvernement. Mais soit que le ministère prussien dans des vues politiques, ne voulut insister trop vivement sur la solution des questions que le Danemark considérait comme vitales pour lui, soit que Mr de Bernstorff l'un des membres du cabinet de Berlin qui était d'origine danoise ait eu assez d'influence pour l'écarter, il n'en résulte pas moins qu'on n'a pas donné la suite convenable aux rapports du Consul de Prusse. Depuis la mort de Mr de Bernstorff ce cabinet a remis l'affaire sur le tapis sans qu'elle ait obtenu encore plus de résultat. C'est probablement par de semblables motifs politiques que la Russie n'a pas insisté d'avantage, et le gouvernement anglais s'est borné jusqu'à ces derniers tems à réclamer des diminutions partielles de droits sur quelques articles de ses manufactures, par exemple le droit sur le coton filé (qui a été réduit en 1821 de 30 à 18 stuvers par 50 ℔). Il en a été probablement de même relativement aux réclamations du rédacteur de ce mémoire qui a rarement accueillies celles qu'il a présentées lorsqu'il était Consul de France en Danemark.

1

Sund

Les vives réclamations que la Suède vient d'élever contre les droits du Sund, et la déclaration que le ministère anglais a faite tout récemment à la chambre des communes que des négociations étaient ouvertes à ce sujet avec le Danemark, nous ont fait penser qu'il ne serait peut être pas inutile de dire quelques mots sur ce péage dont la perception est accompagnée de tant d'abus, et est si nuisible à la navigation et au commerce de toutes les nations dont les batimens sont forcés de passer le détroit (danois) [illegible].

Un séjour de plusieurs années à Elseneur en qualité de Consul de France nous a mis à portée de recueillir des informations positives sur ce litige.

Il existe en ce moment quatre voies pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, et [illegible]

Nous parlerons seulement dans ce rapport du passage par le Sund.

Mr Schlegel, savant publiciste danois, mort depuis peu d'années, a consacré, dans son ouvrage, qu'il n'a point terminé, sur le droit public du Danemark et des Duchés qui en dépendent, un chapitre entier aux droits du Sund, dans lequel il cherche avec la partialité d'un écrivain qui défend les intérêts de son pays, à démontrer la suprématie du Danemark sur les mers et sur les détroits qui l'avoisinent et particulièrement sur le Sund.

Nous ne le suivrons pas dans les raisonnements auxquels il se livre pour prouver que de tems immémorial les rois de Danemark ont exercé les droits régaliens non seulement sur les deux Belt, mais sur le Sund, que ces droits ont été reconnus dès la plus haute antiquité par toutes les nations dont les navires se sont toujours soumis sans difficulté à payer des péages en passant ces trois détroits.

Nous n'examinerons pas non plus si le consentement tacite des différents peuples à acquitter ces péages du Sund, c'est à dire du passage d'un détroit qui unit deux mers, ne provient pas de ce que dans les tems anciens le Danemark étendait sa domination sur les deux rives du détroit (b) et alors protégeait les navires étrangers contre les pirates qui infestaient ces parages, et rendait [illegible]

(a) Danmarks og Hertugdommenes Statsret med stadigt Hensyn til deres ældre Forfatning — Förste Deel. Kiöbenhavn 1827. p.

en outre la navigation moins périlleuse, par les fanaux qu'il avait fait construire à ses frais sur les côtes du Cattegat.

Ce combat à coup de citations que ne pourrait quelqu'en fut l'issue changer l'état de la question nous

que le Danemark ne possède plus la Scanie qu'un des côtés du Sund, et que les autres nations n'ont plus besoin de recourir à la protection de sa marine militaire, cependant encore (en passant le Sund à) acquitter (un péage onéreux) y obligées et par des traités volontairement consentis. [illegible]

L'examen des motifs qui invoquèrent en faveur des droits et de l'impôt et des causes qui ont déterminé jusqu'à ce moment toutes les nations à se soumettre au payement de ces droits, rentre par ailleurs le cadre du sujet que nous voulons traiter maintenant. Nous dirons, cependant néanmoins qu'en aucun cas ce consentement n'a pu y pas ne pourra établir une prescription en faveur du Danemark, ce à quoi son souverain à seulement à un droit incontestable, c'est et qui ne peut s'périmer, c'est à un dédommagement pour les fanaux qu'il a fait construire, et qui servent à la navigation des étrangers comme à celle de sa nation du fondé.

Admettons donc pour un instant que le privilège du Danemark à percevoir un certain péage sur les navires qui passent le Sund est fondé en droit, qu'il ne saurait même être contesté, bien que la plupart des causes qui en avaient justifié l'établissement aient cessé d'exister depuis longtemps. Après cette concession, sur laquelle nous ne reviendrons plus, nous allons jeter un coup d'œil sur les traités qui fixent le montant de ce péage et sur la manière dont ces traités sont exécutés par les 1

+ sont les seuls titres qu'il peut raisonnablement invoquer pour exiger cette perception extraordinaire à l'entrée et à la sortie d'un passage qui sert à communiquer d'une mer à l'autre et dont il ne possède même qu'un côté.

agens du fisc danois.

1 Le Danemark est d'autant plus intéressé à ce que ces traités ne soient pas violés, qu'il + passant le Sund,

On doit toutefois reconnaître que depuis que plusieurs des motifs ci-dessus ont cessé d'exister, c'est à dire depuis que toutes, même la Suède, qui que cette dernière puissance soit maîtresse d'une des rives du détroit, se soumettent

les navigateurs n'existent plus + [illegible] quels sont les traités [illegible] devraient [illegible] pour exiger [illegible] ce qui dépend d'un [illegible] aggraver les charges déjà si lourdes qu'ils font peser sur la navigation. Le Danemark est d'autant plus intéressé à ses erreurs [illegible] littéralement que ces traités + Il paraîtrait que

d'après la demande des Lubeckois Valdemar le victorieux (den Seier) fit construire dès 1202 des fanaux à Falsterboe sur la côte de Scanie (Scanie) (sous le règne de Waldemar) pour l'utilité des navigateurs qui + et que IV la ville de Lubeck et les autres Anséatiques s'emparèrent du détroit et y perçurent des droits pendant le court espace de temps qu'elles en conservèrent la possession. Sehm fait même mention XIII p. 483

3

villes anséatiques s'emparèrent de ce détroit et y perçurent un péage pendant le tems qu'elles en conservèrent la possession. Suhm fait même mention (1)

Les plaintes exprimées par les villes anséatiques dans une réunion contre l'augmentation des péage du Sund faite par le roi de Danemark Christophe de Bavière, dans une réunion des villes anséatiques tenue en 1447 (1) prouve que ces droits existaient bien antérieurement au traité de Spire

(1) t. XIII p. 483

Un mémoire français cite un traité conclu en 1457 entre Christian 1er et Charles VII roi de France qui parait avoir contribué à maintenir le nouveau tribut

+ ou plutôt uniquement

T parce qu'ils ont servi de base à tous les traités que le Danemark a conclus postérieurement, et enfin parce qu'ils servent ou devraient du moins servir de règle en ce moment

"Le roi de
„ Danemark fera entretenir continuellement
„ pour le service des navigateurs tous les
„ tonneaux, balises, fanaux et échauguettes,
„ à condition que chaque vaisseau chargé
„ payera à Elseneur 4 Rigsdales, et chaque
„ vaisseau non chargé 2 Rigsdales."
„ (Dumont VI P I p. 374

Le d. traité (13 aout 1645) dans son article 3 porte que les vaisseaux hollandais ne seront pas visités à Elseneur ou ailleurs, mais qu'on ajoutera foi à leurs papiers et certificats et que s'ils commettaient quelque fraude les Etats généraux y apporteraient le remède nécessaire lorsqu'on les en avertirait. (donner le texte de cet article.)

hollandais en Norvège, —

d'une réunion des plénipotentiaires de qui se tint à Wismar le 23 avril 1368, et dans laquelle il fut convenu que des droits seraient payés sur les marchandises qui passeraient le Norresund (Oresund ou Sund) dans un certain délai et en fournissant une caution, et immédiatement si aucune caution n'était pas fournie,

Nous ne ferons que mentionner ici parmi les plus anciens traités où il soit question du péage du Sund, celui du 6 août 1490 (ou 1489) entre le roi d'Angleterre Henri VII et Jean roi de Danemark (Dumont III P. II p. 239), du 23 mai 1544 connu sous le nom de traité de Spire entre Charles-Quint l'Empereur en sa qualité de souverain des Pays Bas et Christian III roi de Danemark (Dumont IV P. II p. 273) et du 25 juillet 1560 entre le roi Frederic II et les villes anséatiques. Mais nous arrêterons plus spécialement notre attention sur trois traités plus récents, parce que c'est sur eux que repose tous les droits du Danemark T ce sont (Dumont VI P I p. 312) le traité de Christianople du 13 aout 1645 conclu dans cette ville entre le Danemark et la Hollande, le premier auquel ait été joint un tarif des droits à payer sur les marchandises confirmé par une convention du 12 février 1647. et celui du 15 juin 1701 conclu entre les mêmes puissances auquel fut joint le même tarif des droits, ou rôle de péage qui accompagnait le traité de 1645,

« à l'égard des marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle de péage de l'année 1645 elles payeront la même chose au péage du Sund selon leur valeur, et cette valeur sera comptée selon les endroits d'où elles viennent et elles payeront un pour cent de cette valeur. »

Et le tarif qui accompagne le traité de 1645 après avoir énuméré les marchandises qui doivent payer un péage au passage du Sund, et fixé le montant de ce péage, contient l'énonciation suivante: « toutes les charges
„ qui ne sont pas spécifiées dans la précédente
„ liste seront comptées selon l'usage des
„ marchands et comme il a été observé
„ d'ancienneté. »

Quant à la convention du 12 février 1647 elle renferme un article séparé conçu en ces termes #

Le traité du 15 juin 1701, enfin le plus important de tous, puisqu'on y trouve toutes les dispositions concernant les droits et les devoirs du Danemark et des navigateurs qui

art. 6 du traité de 1701

« La supputation des droits de péage, sera donnée à l'avenir aux maîtres de navire par ceux que S. M. a établi à cette fin, non en somme ni en gros, mais sera spécifiée et faite de chaque portion de marchandises en particulier, afin qu'on puisse voir par là si les droits ont été exigés conformément à la lettre du présent traité.

par le consentement et complaisance au sujet de la levée de ces droits de péage, quelque préjudice par quelque commerce caché ou autre fraude, en ce cas les Hautes parties, lorsqu'elles en seront informées et priées, ne manqueront pas de pourvoir aux moyens et de mettre ordre, autant que faire se pourra, qu'il ne soit fait à S. M. que ce qui est juste et équitable.

Les hautes parties ……

‡ séparé de la convention du 13 février 1647 sont reproduits dans l'article 31 du traité de 1701.

Enfin l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark joint au même traité dont il fait partie.

Art. 11 du traité de 1701

« La visitation des vaisseaux et effets appartenant aux habitans des provinces unies et passans par le Sund, n'aura point lieu dans le Sund pendant toutes les susdites années ; et les maîtres de navires, dès qu'ils auront présenté leurs véritables billets de l'Amirauté, seront crus là dessus ; et après qu'ils auront payé le péage, ils pourront passer outre sans être empêchés, ni molestés, ni sans s'arrêter devant Copenhague. Mais s'il se trouvait dans la suite, que S. M. reçut, #

passant le Sund, a pour annexe le même tarif ou rôle de péage qui accompagnait le traité de 1645. On y a supprimé seulement la vague énonciation qui le terminait, en la remplaçant par la disposition claire et précise qui forme l'article 3 du traité de 1701, et qui est ainsi conçue :

« À l'égard des denrées ou marchandises qui ne sont pas spécifiées dans le dit rôle de péage de l'année 1645, elles payeront la même chose au péage du Sund, selon leur valeur, et cette valeur sera comptée selon les endroits d'où elles viennent et elles paieront un pour cent de leur valeur. »

‡ sont relatées dans l'article 31 du traité

« La plus grande commodité et la plus prompte expédition des maîtres de navire, les officiers de la douane seront aussi obligés de vaquer au bureau de la douane tous les jours ouvriers, l'été depuis Pâques ( ) jusqu'à la St Michel ( ) le matin depuis six heures jusqu'à onze, et l'après midi depuis une heure jusqu'à sept ; l'hiver depuis la Saint Michel jusqu'à Pâques, le matin depuis huit à onze heures, et l'après midi depuis une heure jusqu'à quatre. Mais ceux qui, hors de ce tems ou les dimanches et autres jours de fête, souhaiteront leur expédition pour profiter du vent favorable, donneront une rigsdale aux pauvres sans plus. »

Et les dispositions contenues dans l'article ‡

…… pour qu'il ne survienne aucune contestation sur la supputation des vins, dit l'article 2, un tonneau de vin de Bordeaux sera taxé dans le Sund à 52 rigsdales, et un tonneau de vin de Nantes à 45 Rigsdales ; à l'égard des vins d'Espagne, une pipe de vin de Malaga ou d'autres vins d'Espagne à 45 Rigsdales, et selon cette taxation on payera le péage suivant le rôle de péage de Christianople ; c'est à dire le trentième denier. » L'art. 5 de ordonne que : « Pour ‡

Les dispositions contenues dans l'article séparé de la convention du 13 février 1647 sont relatées presque littéralement ……

Maintenant pour plus de clarté et afin qu'on puisse saisir plus facilement les vrais points de la question ~~résumons dans un~~ nous allons présenter ~~dans un~~ en un tableau ~~Comparatif~~ les droits ordinaires et les droits extraordinaires auxquels sont assujétis les navires qui passent le Sund, conformément aux traités des 13 août 1645, et 15 juin 1701 et à la convention du 12 février 1647; nous ~~présenterons~~ ~~offrirons~~ donnerons ensuite dans un autre tableau les droits tant ordinaires qu'extraordinaires qu'on perçoit illégalement, ~~et~~ qui ne sont appuyés sur aucune autre autorité que sur la volonté du g[t] danois.

~~Résumons maintenant dans un tableau pour plus de clarté et les droits ordinaires et les droits extraordinaires auxquels sont assujétis les navires qui passent le Sund, conformément aux traités des 13 août 1645 et à la convention du 15 juin 1701, et voyons si les agens du fisc danois ne violent par les dispositions de ces traités~~

Droits ~~ordinaires~~ (fixes ou ordinaires) ~~dont~~ ~~payés par chaque~~ sur les navires ~~perception et~~ et sur les marchandises qui passent le Sund, dont la perception est autorisée par des traités

Sur les navires	En vertu de quels articles de traités ou conventions
4 Rigsdaler pour droit de Fanaux (par chaque navire chargé	conformément à l'article séparé de la convention du 12 février 1647, et article 31 du traité du 15 juin 1701
2 d°. d°. d° sur lest	

\+

Sur les marchandises

Marchandises dénommées au tarif joint aux traités des 13 août 1645 et 15 juin 1701	~~Conformément~~ en vertu des fixations du tarif joint aux traités ci contre
Marchandises non dénommées au tarif joint aux traités ci dessus 1 p% de leur valeur	art. 3 du traité du 15 juin 1801

Droits extraordinaires ou éventuels

droits payés par chaque navire chargé ou sur lest

"	1/2	Rigsd. Sp. au Directeur de la douane du Sund	En vertu de l'ordonnance qui fait partie intégrante du traité du 15 juin 1701, ~~ce de l'art.~~ ~~et qui est relatif~~ à la suite du quel on a joint un extrait relatif dans l'article 4 du dit traité.
1	"	d°. aux quatre Kæmerer de la douane du Sund, à raison de 1 Rixoort ou 1/4 de Rigsd. pour chacun	
"	1/2	d°. à ceux qui apposent le sceau, qui sont aussi tenus de fournir le papier timbré pour les passeports, ainsi qu'aux employés de la douane chargés d'avertir de l'arrivée des maîtres de navire ou de toute autre chose à exécuter pour le service du roi, y compris le papier timbré	
1	"	d°. aux pauvres à payer par tout capitaine qui se fera expédier au Sund, soit à des heures autres que celles fixées, savoir : en été de Pâques à la Saint Michel ~~depuis~~ le matin depuis 6 h. jusq. 11, et l'après midi depuis 1 heure jusq. 7 ; et l'hiver de la Saint Michel à Pâques, le matin depuis 8 h. jusq. 11, et l'après midi depuis 1 heure jusq. 4 ; soit les dimanches et autres jours de fête. (a)	Article 5 du traité du 15 juin 1701

Outre les droits soit fixes soit extraordinaires indiqués dans le tableau ci-dessus, ~~le comp~~ en faisant observer qu'au lieu de prélever un pour cent de la valeur sur les marchandises non dénommées au tarif de Christianople, les employés de la douane du Sund perçoivent un droit fixe qu'ils ont eux-mêmes arbitrairement évalué et qui s'élève pour certaines marchandises à plus de 4 p%, ces employés ont établi aussi arbitrairement d'autres droits ~~dont~~ dont ils exigent le payement contrairement aux prescriptions ~~de l'article 4~~ du traité de 1701, et spécialement de l'article 4 de ce traité, nous ~~xx~~ en donnons d'autre part le relevé.

7/

30

Droits fixes ou ordinaires sur les navires et sur les marchandises qui passent le Sund perçus par les employés de la douane d'Elseneur.

" 1/2 R. Sp. de plus que ce qui doit être payé aux 4 Kamererne et à ceux qui apportent le sceau &c car sous le nom de Passpenge ou argent de passeport on exige, 2 R. Sp. pour les 4 Kamererne le scelleur qui ne doivent recevoir en tout que 2 R. Sp 1/2 ce qui fait, en y comprenant le 1/2 R. Sp. du D°, 2 R. Sp 1/2 au lieu de 2 R. Sp. dont la perception est autorisée par l'ordonnance jointe au traité de 1701.

" 1/4 R. Sp. (ou 12 Styvers) aux deux messagers (Underloopere)

" 1/8 d°. (ou 6 Styvers) au vaisseau de garde

Droits extraordinaires ou éventuels

1 Rigsd. Sp. à l'Inspecteur de la douane

" 1/8 d°. ou 6 Styvers à son quartier-maître sur la chaloupe de l'inspecteur, lorsque les papiers du navire ne justifient pas suffisamment, d'après le seul jugement de l'Inspecteur, que le navire appartient à la nation dont le navire porte le pavillon, ou qu'il ne fait pas suffisamment connaître le droit qui doit être payé (1)

" 1/2 d°. au traducteur pour l'expedition (Angivelsen udfærdigelse) d'un navire chargé, etc

" 1/4 d°. au même pour l'expedition d'un navire sur lest ou chargé de charbon

Si le Capitaine desire avoir un calcul spécial ( ) de ce que chaque importateur (Indlader) doit de droits, il doit en outre payer au traducteur:

" 2/3 d°. de 1 à 4 connaissements

" 1/6 d°. pour chaque connaissement en sus

" 2/3 d°. de 1 à 6 Coquets

" 5/48 d° pour chaque Coquet en sus

" 1/6 d°. à l'écrivain de la passe du Sund (Passkriver) lorsque le Capitaine du navire desire emporter avec lui la passe ou le passeport du Sund

1 d°. aux pauvres dans les cas suivants a) lorsque le Capitaine desire être expédié avant que son navire venant du Nord ait passé la ligne de la douane

1 d° aux pauvres b) lorsque le capitaine envoye les documents à Elseneur pour être expédiés avant l'arrivée du Navire venant du Sud.

1 d° aux pauvres c) lorsque le Capitaine n'attend pas pour partir qu'on lui ait remis sa passe du Sund

1 d°. Aux pauvres d) lorsque les documents sont portés à terre par d'autres que par le Capitaine, son second ou le marchand voyageur lui même

— une amende est payée à la Caisse de la Douane quand le capitaine fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité de son chargement, de même que lorsque le navire passe le Sund sans nécessité indispensable, avant d'avoir acquitté les droits, et cette amende s'élève suivant le degré de la préméditation jusqu'au double du montant des droits qu'on a voulu frauder.

5 R. Sp. argent effectif, lorsque les navires destinés pour Copenhague font voile pour ce port, avant d'être expédiés à la douane du Sund et qu'ils envoyent de là leurs papiers pour l'expédition

Suite des droits extraordinaires

Lorsque les navires (français) prennent des marchandises dans un port étranger (à la France) ou les portent dans le port d'une nation non privilégiée ( ) ils payent sur ces marchandises 1 1/4 p%

Dans les mêmes cas ils payent pour les vins d'Espagne ou de portugal qu'ils transportent

4 Rigsd. Sp.	pour	1 Fad
2	d°	1 Pibe
1	d°	1 Oxhovd
"	2/3 ou 32 Styvers p	1 Ahme
"	1/6 ou 8 d°	1 Ancre

Lorsqu'un chargement est pris dans un port étranger pour compte étranger et est porté dans un lieu qui est soumis au payement du droit de Rosenoble ( ) on paye :

1 Rosenoble pour le chargement (ceux de harengs et
4 Rigsd. Sp. 3/4 ou 36 Styvers, ~~le chargement~~ de sel exceptés)

Lorsqu'un capitaine ne fait pas mouiller son navire, pour être expédié, dans la ligne entre la batterie du pavillon de Kroneborg et la pointe nord d'Helsingborg (côte de Suède) bien qu'il y soit souvent forcé par la nécessité ou parceque cela lui est plus commode, sans nuire en aucune manière à la douane, on lui fait payer une amende.

Maintenant que nous avons ~~fait connaître~~ indiqué quelques unes des infractions des agens du fisc danois aux dispositions du traité de 1645, de la convention de 1647 et plus particulièrement à celles du traité de 1701 qui les résume toutes et en contient de nouvelles, voyons de quelle manière le gouvernement de Danemark cherche à justifier les ~~perceptions~~ charges imposées arbitrairement par ses employés de la douane du Sund aux navigateurs qui passent ce détroit. Il prétend ~~d'abord~~ 1° que le traité de 1701 n'ayant été conclu que pour 20 ans, et n'ayant pas été renouvelé, a cessé d'exister et ne peut plus par conséquent être invoqué, ~~qu'il~~ 2° que celui de 1645 est le seul

émoluments, qu'il a seulement augmentés, dont il n'a spécialement fait mention dans aucun autre traité, et qu'il n'aurait par conséquent aucun titre pour exiger si le traité de 1701 était périmé.

32

~~Une autre preuve enfin que le gouvernement danois considère le traité de 1701 comme étant encore en force et vigueur,~~

On pourrait ~~encore~~ aussi prouver que le gouvern. danois considère le traité du 15 Juin 1701 comme étant encore en force et vigueur, car dans la Réponse (même) au mémoire Suédois, tout en soutenant que ce traité est périmé, il dit absolument le contraire puisqu'il ~~par~~ cite plusieurs des ~~—~~ dispositions de ce traité comme étant ~~encore~~ exécutées, et si celles là doivent l'être quoiqu'aucun traité postérieur n'en fasse ~~ne les mentionne~~ expressément mention, pourquoi les autres ne le seraient elles pas également. Nous ajouterons enfin que

(dans la copie du ~~nouv~~ nouveau tarif que le gouvernement danois a ~~dû~~ communiqué officiellement à la Prusse en 1827, il s'exprime ainsi au § 3 de ce tarif, qui a pour titre " Tarif pour les droits sur les vins :

« Les vins en futaille payeront au Sund „et dans les Belts le 30e denier de la valeur, ou " ~~Suivant les prix fixés d'après les contenances suivantes les prix établis ainsi dans le traité avec les Pays Bas du 15 Juin 1701 pour tous les vins transportés dans les navires des nations privilégiées~~

„d'après les contenances suivantes, „les prix fixés pour les vins transportés „dans les navires des nations privilégiées, „ainsi ~~évalués~~ calculés dans le traité du „15 Juin 1701 avec les Pays Bas unis." (1)

« Af vine paa Foustager (porte le texte „danois) betales i Sund og Strömtold den „tredivte Penge af Verdien, eller med fölgende „Störrelser, saaledes beregnede efter de i „Tractaten med de forenede Nederlande af „15 Juni 1701 fastsatte Priser for Viin „i begunstige Nationer Skibe."

C'est ~~—~~ vainement que le gouvernem. danois cherche à s'appuyer sur l'art. 4 du traité conclu avec la France le 23 Aout 1742 et sur l'article 7 du traité conclu avec la Russie le 8/19 8bre 1782, parce ~~qu'il~~

---

(1) Nous ferons remarquer encore une différence entre la copie du tarif remis à la Prusse et celle que la France a reçue en 1833, et le motif de cette différence importante sera facilement apprécié si l'on se reporte à l'article 2 du traité de 1701 qui détermine un certain prix pour les vins de France.

« Les vins en futaille payeront au Sund et dans les „Belts le 30e denier de la valeur, ou d'après les „contenances suivantes les prix ~~[illegible]~~ fixés „pour les vins transportés dans les navires des „nations privilégiées, soit d'après le traité „avec les Pays Bas unis du 15 Juin 1701, ou „ceux admis par l'usage et la coutume &a."

Or je vois dans des notes prises parmi dans le temps à Elseneur que le prix des vins de France a été élevé de plus de 25 p% et qu'ainsi nous payons sur ce produit si intéressant de notre sol un droit proportionnel infiniment trop considérable, et encore augmenté par ~~le calcul des~~ la manière défavorable mesures qui le contiennent.

19

ne font pas mention du traité de 1701.

D'abord ~~l'article 7 du traité avec la Russie~~ ~~que nous avons déjà donné le texte~~ ~~nous avons démontré plus haut que l'article 7 du traité de 1782, dont~~ en citant littéralement le texte de l'article 7 du traité de 1782, nous avons démontré plus haut qu'il ~~disait précisément~~ avait un sens ~~le contraire~~ contraire à celui que lui attribue le Danemark, et quant à l'article 4 du traité de 1742 avec la France, (1) il n'est nullement opposé à l'article 3 du traité de 1701. Il dit bien que pour les marchandises non spécifiées dans le tarif de l'année 1645 annexé au traité fait entre la France et le Danemark en 1663 elles payeront suivant l'usage, ~~comme les autres~~ mais il ajoute, comme les autres nations, et alors la France étant comprise au nombre des nations privilégiées a droit ~~du traité de sa~~ d'invoquer les dispositions ~~de 1701 puisque le traité~~ plus favorables des traités que le Danemark peut avoir conclu avec quelque autre nation que ce soit, et par conséquent celles contenues dans le traité de 1701 puisqu'il n'est point périmé, ainsi que nous croyons l'avoir prouvé. Tout ce qu'on peut dire à ce sujet c'est que les plénipotentiaires français qui ont concouru au traité de 1742 ne connaissaient pas ~~n'avaient~~ bien les faits antérieurs à leurs négociations, qu'ils n'avaient pas suffisamment étudié les questions qu'ils avaient à discuter, + et enfin que la rédaction de l'art. 4 est mauvaise, et susceptible de plusieurs interprétations.

Nous croyons donc pouvoir conclure de

(1) art. 4 du traité de 1742

« Les navires de France, soit qu'ils appartiennent aux français, soit que ceux-ci aient frété ou chargé des navires anglais, suédois ou hollandais, en quelque lieu qu'ils aillent et de quelque lieu qu'ils viennent, et quelque marchandise qu'ils portent, sans aucune exception, en passant les détroits du Sund et des Belts, ne pourront pas être tenus de payer de plus grands droits que ceux compris dans le tarif de l'année 1645, annexé au traité fait entre les deux rois en 1663, pour les marchandises spécifiées dans ce tarif; et pour celles qui n'y sont pas spécifiées, ils paieront suivant l'usage comme les autres nations. Et si depuis ce temps là, en considération de quelque autre nation, il a été fait quelque diminution des droits compris au dit tarif, ou s'il en est fait à l'avenir, les sujets du roi très chrétien en jouiront également. »

+ et que les danois possédaient au contraire parfaitement,

ce qui précède qu'on ne saurait contester l'existence en pleine force et vigueur du traité de 1701, qu'il peut ~~[illegible]~~ être invoqué par toutes les nations privilégiées, que le Danemark est tenu de se conformer exactement à toutes ses prescriptions et que les agens n'ont pas pu ni ne peuvent ~~[illegible]~~ le droit ~~par conséquent~~ ni de percevoir plus d'un pour cent sur les marchandises non spécifiées dans le tarif qui l'accompagne, ~~et qui est~~ le même que celui qui était joint au traité de 1645, ni ~~d'établir~~ d'augmenter le péage sur quelque marchandise que ce soit, ni d'établir des restrictions ou d'adopter des mesures que le traité n'autorise pas.

Quant à l'usage que le Danemark met en avant pour justifier les différentes perceptions arbitraires que nous avons énumérées, comme il n'existe pas de prescription entre les nations, s'il est démontré, et cela est constant, que ces usages sont abusifs et contraires aux traités, c'est à dire non autorisés formellement par eux, ils doivent cesser aussitôt que l'abus est découvert.

On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si nombreux, et nous n'en avons indiqué qu'une partie parce que notre but a été d'examiner seulement ici un coté de la question, et en même tems si patens et si faciles, en apparence, à réformer ~~[illegible]~~ ~~en apparence du moins~~ subsistent encore et depuis si longtems. La réponse sera aisée ~~facile~~. En premier lieu, les perceptions arbitraires de la douane du Sund et les autres mesures adoptées par eux contrairement aux traités n'ont ~~jamais~~ ~~été rendues publiques~~ obtenu une demi publicité ~~puis~~ que depuis peu d'années ~~1827~~ que le Danemark ~~gouvernement danois~~ a commencé d'en donner officiellement connaissance à quelques ~~aux~~ gouvernemens étrangers, ainsi que nous l'avons dit plus haut; ~~en second lieu~~ ensuite parce que les expéditeurs des navires à Elseneur, les seuls qui les connussent ou pussent du moins les connaître étaient intéressés à ce qu'elles ne fussent pas réformées, et enfin parce que les légations des gouvernemens étrangers à Copenhague et peut être ~~[illegible]~~ les gouvernemens eux mêmes ou n'ont jamais ~~connu les~~ ~~cette réforme~~ connu ces abus, ce qui est improbable, ou si les ont connus ~~nous~~ ~~[illegible]~~ n'en ont jamais voulu ~~leur~~

la réforme, on ne l'ont jamais entreprise sérieusement. Depuis ces derniers temps cependant par suite de représentations de la part des Consuls de Prusse, de Russie, d'Angleterre et de France; mais tantôt par un motif, tantôt par un autre et en général par des motifs politiques, que la situation spéciale du Danemark peut faire [illegible] concevoir, les légations et les gouvernements ont fermé les yeux sur les abus qu'on leur signalait, et qui leur paraissaient peut-être trop difficiles à déraciner; c'est ainsi qu'ils se sont perpétués jusqu'à ce jour presque sans contradiction.

Nous avons dit dès les premières lignes de ce mémoire que la Suède venait enfin de réclamer; mais dans son 1er Mémoire à consulter sur le péage du Sund imprimé en 1839, elle s'est placée sur un mauvais terrein (en entremêlant le vrai et le faux, c'est-à-dire en faisant figurer parmi des griefs très réels dont elle demande le redressement, d'autres griefs dont l'inexactitude est facile à démontrer). Le Danemark a profité habilement de cette faute dans sa réponse. La réplique du gouvernement Suédois, qui a paru en 1840, est meilleure que son 1er mémoire parcequelle est plus concise et qu'elle se borne aux griefs peu susceptibles de contradiction sérieuse.

Dans la situation actuelle des choses que doit faire la France? Doit-elle attendre que les discussions entamées en ce moment entre la Suède et l'Angleterre d'une part et le Danemark de l'autre soient terminées pour profiter, en sa qualité de nation privilégiée, des avantages que ces 2 nations auront nécessairement obtenus? ou bien doit-elle intervenir (dans le débat) pour son propre compte?

Dans le premier cas il est à craindre que ces deux puissances, tout en réclamant contre des impositions arbitraires et des mesures qui pèsent sur toutes les nations, ne s'attachent surtout à faire diminuer les droits sur les articles qui les intéressent plus spécialement; ainsi, la Suède sur les bois, les fers, les cuivres, l'Angleterre, sur les cotons filés, les charbons &a. de même que la Russie l'a fait dans le traité de 1782 où elle a obtenu par l'article 6 une diminution sur le tabac en feuilles de Russie, sur les poutres de Riga, avec d'autres avantages qui ne pouvaient

(Comparativement à l'Angleterre et à la Suède
qui n'a qu'un intérêt secondaire
dans cette discussion.

profiter qu'à elle seule.

Si la France intervient au contraire, elle aura à faire ~~[illegible]~~ établir d'une manière bien claire les droits imposés sur les (ses sels, ~~[illegible]~~) vins) et à en ~~diminuer à~~ demander la diminution, outre le redressement des autres griefs qui lui sont communs avec les autres nations.

~~On~~ Elle devra du ~~moins~~ suivre de l'œil les négociations et se tenir très exactement au courant de tout ce qui se fera, ~~avant qu'elles ne~~ afin d'agir, si elle le juge convenable, avant qu'elles soient parvenues à une conclusion.

~~Nous terminerons en faisant observer~~ Quoiqu'il en soit il ~~[illegible]~~ paraît décidé que les négociations seront suivies à Londres. ~~et que~~ ~~On~~ La Suède ~~enverra~~ se proposent d'envoyer dans cette capitale un agent commercial distingué, ~~et~~ l'Angleterre a dit on donné l'ordre de s'y rendre à ~~appeler~~ Mr Mac Grégor qui réside depuis de longues années en Danemark en qualité de Consul général et qui connaît parfaitement la matière.

reporter en note page 1 —(1) Nous ignorons ~~au surplus~~ sur quoi portent les réclamations des négociants anglais. Est ce simplement une diminution des droits et la suppression de certaines charges onéreuses et arbitraires qu'ils demandent, ou bien attaquent-ils le péage lui-même et demandent-ils que l'obligation de s'arrêter dans le Sund, ~~pour~~ en se rendant soit dans la Baltique, soit dans la mer du Nord, qui entraîne tant d'inconvénients et souvent même de graves dangers, cesse d'être imposée; et proposent-ils de dédommager le Danemark des droits qu'il y perçoit par une somme qui lui serait payée une fois pour toutes à titre de rachat ou à tout autre titre? C'est ce qu'il sera très important de savoir.

Tableau comparatif des navires de toutes les nations qui ont passé le Sund venant tant de la mer du nord que de la Baltique du 1 Janvier au 28 Février 1834 & 1835

Navires venant de la mer du Nord

	Américains		Anglais		Autrichiens		Belges		Brémois		Danois		Espagnols		Français		Grecs	
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L
1834	1	"	3	5	"	"	"	1	"	"	19	1	"	"	"	"	"	"
1835	"	"	4	5	"	"	"	"	2	"	18	"	"	"	"	"	"	"
Différence	m 1	"	p 1	"	"	"	"	m 1	p 2	"	m 1	m 1	"	"	"	"	"	"

	Hambourgeois		Hanovriens		Hollandais		Lubeckois		Mecklenbourgeois		Napolitains		Oldenbourg		Portugais	
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L
1834	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
1835	"	"	"	"	"	"	"	"	3	3	"	"	"	"	"	"
Différence	"	"	"	"	"	"	"	"	p 3	p 3	"	"	"	"	"	"

	Prussiens		Russes		Sardes		Suédois		Norvégiens						Totaux		Total général
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	
1834	6	3	2	1	"	.	1	"	2	"					34	11	45
1835	5	14	4	"	"	"	2	"	4	"					42	22	64
Différence	m 1	p 11	p 2	m 1	"	"	p 1	"	p 2	"					p 8	p 11	p 19

Navires venant de la Baltique.

	Américains		Anglais		Autrichiens		Belges		Brémois		Danois		Espagnols		Français		Grecs	
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L
1834	"	1	15	"	"	"	"	"	1	"	13	1	"	"	1	"	"	"
1835	"	"	11	"	"	"	"	"	1	"	7	"	"	"	"	"	"	"
Différence	"	m 1	m 4	"	"	"	"	"	"	"	m 6	m 1	"	"	m 1	"	"	"

	Hambourgeois		Hanovriens		Hollandais		Lubeckois		Mecklenbourgeois		Napolitains		Oldenbourg		Portugais	
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L
1834	"	"	"	"	2	"	5	"	1	"	"	"	"	"	"	"
1835	"	"	2	"	"	"	1	"	3	"	"	"	"	"	"	"
Différence	"	"	p 2	"	m 2	"	m 4	"	p 2	"	"	"	"	"	"	"

	Prussiens		Russes		Sardes		Suédois		Norvégiens						Totaux		Total général
	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	C	L	
1834	29	"	6	"	"	"	6	"	9	2					88	4	92
1835	36	"	3	"	"	"	1	"	3	1					68	1	69
Différence	p 7	"	m 3	"	"	"	m 5	"	m 6	m 1					m 20	m 3	m 23.

Navires de toutes les nations qui ont passé le Sund du 1. Janvier au 28 février 1834 & 1835 tant de la mer du Nord que de la Baltique sans distinction des navires sur lest des navires chargés

	Américains	Anglais	Autrichiens	Belges	Brémois	Danois	Espagnols	Français	Grecs	Hambourgeois	Hanovriens
1834	2	23	"	1	1	34	"	1	"	"	"
1835	"	20	"	"	3	25	"	"	"	"	2
Différence	m 2	m 3	"	m 1	p 2	m 9	"	m 1	"	"	p 2

	Hollandais	Lubeckois	Mecklenbourgeois	Napolitains	Oldenbourg	Portugais	Prussiens	Russes	Sardes	Suédois	Norvégiens			Totaux
1834	2	5	1	"	"	"	38	9	"	7	13			137
1835	"	1	9	"	"	"	55	7	"	3	8			133
Différence	m 2	m 4	p 8	"	"	"	p 17	m 2	"	m 4	m 5			m 4.

Résumé.

Noms des nations que ont eu plus de navires en 1835 qu'en 1834	Nombre des navires enplus du 1. Janvier au 28 fevrier 1835 venant de la mer du Nord.	venant de la Baltique	Total	Noms des nations qui ont eu moins de navires en 1835 qu'en 1834	Nombre des navires en moins du 1 Janvier au 28 février 1835 venant de la mer du Nord	venant de la Baltique	Total	Observations
prussiens	10	7	17	danois	2	7	9	
mecklenbourg.	6	2	8	norvégiens	pl. 2	7	5	
brémois	2	"	2	lubeckois	"	4	4	
hanovriens	"	2	2	suedois	pl 1	5	4	
				anglais	pl 1	4	3	
				américains	1	1	2	
				hollandais	"	2	2	
				russes	pl 1	3	2	
				belges	1	"	1	
				français	"	1	1	
			29				33	

enplus 29

Différence enmoins 4

Droits du Sund

Nous avons démontré que le traité conclu le 17 juin 1701 entre le Danemark et les Provinces unies des Pays Bas, était encore en vigueur, puisqu'il avait été confirmé par la convention conclue entre les mêmes puissances à Copenhague le 3 7bre 1731, et par la déclaration échangée à Copenhague entre les mêmes puissances le 10 juillet 1817 en l'étendant aux provinces méridionales (Belgique)

Voyons maintenant quels sont les droits que le Danemark est autorisé à prélever au passage du détroit du Sund, d'après le traité ci dessus du 15 juin 1701.

Ces droits peuvent se diviser en ordinaires et en extraordinaires

Droits ordinaires

Ils sont fixés :

1° Sur les marchandises dénommées au tarif joint au traité du 13 août 1645 signé à Christianstadt et dit de Christianople conformément à ce tarif qui a été renouvelé et inséré de nouveau à la fin du traité de 1701 et cela en conséquence de l'art. de 2 dudit traité

2° Sur les marchandises ou denrées non spécifiées dans ce tarif dont il vient d'être parlé, à un pour cent de la valeur des dites marchandises ou denrées comptée selon les endroits d'où elles viennent. Cette disposition résulte de l'article 3 du traité de 1701.

Droits extraordinaires ou accessoires

Ces droits sont fixés

1° par l'extrait de l'ordonnance du roi de Danemark jointe au traité de 1701 et relaté dans l'article 4 dudit traité qui porte qu'on ne pourra prendre pour l'écriture des billets de péage dans le Sund plus que ces extraits, qui font ainsi partie intégrante du traité, n'ordonnent expressément sous les peines les plus sévères détaillées dans ledit article. Les droits dont il est ici question sont, savoir: de:

" 1/2 Rijsdale pour le Directeur de la douane
1 " d°. pour les 4 Kämerer ou administrateurs
" 1/2 d°. pour le scelleur et l'huissier de la douane, y compris le papier timbré

total 2 Rijsdales par Navire.

2°. par l'article 5 dudit traité de 1701, ~~le~~ ~~suivi de~~ qui porte que pour la plus grande ~~1 Rijsdale aux pauvres, tant plus~~ commodité et plus prompte expédition des maîtres de navire, les officiers de la douane seront obligés de vaquer au bureau de ladite douane tous les jours ouvriers, l'été depuis Pâques jusqu'à la Saint Michel, le matin depuis 6 heures jusqu'à onze, et l'après midi depuis une heure jusqu'à sept; l'hiver depuis la Saint Michel jusqu'à Pâques, le matin depuis huit heures jusqu'à onze heures, et l'après midi depuis une heure jusqu'à quatre.

Le droit extraordinaire à payer d'après cet article sera de

1 Rijsdale aux pauvres pour chaque maître de navire qui pour profiter d'un vent favorable desirera être expédié hors du tems déterminé ci dessus, ou bien les dimanches et autres jours de fête.

3.° par l'article 31 du même traité de 1701, portant que l'on payera comme autrefois pour les droits de fanaux et de balises, conformément au traité de 1647

4 Rigsdaler pour chaque vaisseau chargé

& 2 Rigsdaler pour chaque vaisseau sur lest

Tels sont les seuls droits ordinaires et extraordinaires que les navires qui se rendent de la Mer du Nord dans la Baltique ou de cette dernière mer dans la mer du Nord sont tenus de payer au passage du Sund d'après les traités.

Nous allons examiner si le Danemark n'en prélève pas d'autres

Parlons d'abord des droits extraordinaires ou accessoires, nous nous occuperons ensuite des droits ordinaires.

Pour faire mieux saisir les points en discussion, nous mettons en regard les droits extraordinaires (seuls précédemment) autorisés par le traité de 1701, et ceux que le Danemark déclare percevoir dans les observations qui accompagnent la copie du tarif signé le 31 décembre 1833 et remis le même mois au Mtre plénip. de France à Copenhague.

Droits (extraord.) autorisés par le traité de 1701		Droits extraordinaires prélevés sous le nom Sportler og Skrive penge d'après le tarif du 31 Xbre 1833 (a)	
Pour le Directeur de la Douane	½ Rigsd. sp.	pour le Directeur de la douane	½ 7. Species
Pour les 4 Kæmerer	1. d°	pour argent de passeport (Pas penge) qui comprend les droits du Kæmerer, du Scelleur (Stempelforvalteren) le papier timbré &	2 d°
Pour le Scelleur et huissier (y compris le ~~papier timbré~~)	½ d°		
Pour les pauvres par navire qui se fait expédier hors du temps déterminé dans l'art. du traité, ou bien les dimanches et autres jours de fête	1 Rsp. ~~d°~~	pour les deux coureurs ou messagers (Underlooper)	¼ d° ou 12 Styvers
		pour le vaisseau de garde	1/8 ou 6 d°
Pour droits de fanaux par navire chargé	4 R. sp.	pour droits de fanaux (suivant 1812) par navire chargé	4 sp.
d° sur lest	2 d° d.	d° sur lest	2 d°

(a) On doit faire observer que d'après la demande expresse de M. de Laroquette alors en Danemark le ministre plénipotentiaire de France, en accusant réception de ladite copie du tarif, déclara qu'il ne l'approuverait qu'autant qu'elle était conforme aux traités.

Report des droits ~~extraordinaires~~
autorisés par les traités .....

Report —

Suite des Droits extraordinaires
d'après le tarif danois remis à la France
en Décembre 1833.

Les droits extraordinaires relatés
d'autre part sont payables par
tous les navires.
Les Droits extraordinaires ci après
ne doivent l'être que dans certains
cas.

1 — à l'Inspecteur de la douane		1 Rd. Species
à son quartier maître sur la chaloupe de l'inspecteur —	"	6 Styvers

Nª les droits ~~payables~~ ci-dessus
payés à l'inspecteur et à son
quartier maître, ne sont dus
que lorsque les papiers du
navire ne prouvent pas qu'il
appartient à la France, ou
quand, conformément à l'article
9 du traité (du) servir
à délivrer le passeport (Passe)
ou déterminer quels droits il
doit payer.

2- au traducteur (Translateuren)
— pour
(Angivelsens Udfærdigelse) ~~de~~

d'un navire chargé	"	24.
d° sur lest ou chargé de charbon —	"	12.
— Lorsqu'il y aurait avoir un calcul spécial de ce chaque importateur (Indlader) doit payer de droits		
pour 1 jusq. 4 connaissements —	"	32
pour chaque connaissement en sus —	"	8
pour 1 jusqu'à 6 loquets	"	32
pour chaque loquet en sus	"	5
3— à l'écrivain de la passe du Sund (Passkriveren) lorsque le capitaine de navire (Skipperen) désire emporter avec lui la passe (forlanger sit medbragte Passtilbage)	"	8

Nª (14) Le Rigsdaler Specie de la douane du Sund se compte au
pair pour 2 ~~Rigsdaler~~ Rigsbankdaler (ou Rigsdaler de banque en
papier. Le Rigsdaler Specie se divise en 48 Styvers, valant chacun
4 Skilling de banque en papier. Le Rigsdaler de banque se divise
en 96 Skilling.

40

Report

Suite des droits extraordinaires d'après le tarif danois remis à la France en Décembre 1833

4. Impot extraordinaire pour les pauvres (overordentlige Fattigpenge) — 1 R. Species

a) Lorsque le capitaine desire être expédié hors du tems fixé pour l'expédition ordinaire (article 5 du traité de 1701) (§ 18 du tarif ci dessous (aa))

c) Lorsque les documens sont envoyés à Elseneur pour être expédiés avant l'arrivée du navire ~~[illegible]~~ venant du Sud

b) lorsqu'on desire être expédié avant que le navire venant du Nord ait passé la ligne de la douane — ( )

d) Lorsque le capitaine part (seiler bort) sans emporter avec lui sa passe du Sund (uden at medtage sit Øresunds Toldpas)

e) Lorsque les documens sont portés à terre par d'autres que par le Capitaine, le (Styrmanden) ou le marchand voyageur lui même (den reisende Kiøbmand selv)

5°. d'après le § 20,

a) une amende est payée quand on a fait une déclaration inexacte de la nature et de la quantité du chargement, de même que lorsque le navire passe le Sund, sans nécessité

(aa) § 18 du tarif envoyé à la France en Xbre 1833

„ Aussi bien dans le Sund que dans les Belts, les chambres de douane sont
„ tenues d'expédier les navires qui se présenteront sans égard à l'heure du jour, mais
„ le tems
„ (men dessvagentlige Expeditionstid indskrænker sig til alle Søgnedage) (le vendredi
„ avant midi jusqu'à 2 heures ½ excepté) entre Pâque et la Saint Michel depuis
„ 8 heures jusqu'à 11 heures du matin, et depuis 2 heures ½ jusqu'à 7 dans l'après midi,
„ de même, qu'entre le jour de la Saint Michel et Pâque depuis 9 heures jusqu'à 11 avant midi
„ et de 2 heures ½ jusqu'à 5 dans l'après midi.
„ On doit cependant faire observer (Dog er det forordnet at fremskynde) que les expéditeurs
(Klareringerne) au Sund s'arrangent en ce qui concerne (l'étonnent) l'expédition (tilveiebringe begvem
„ Expeditionstid) de manière que les capitaines puissent, à d'autres heures que celles fixées, présenter
„ (indlevere) les documens de leurs navires et de leurs chargemens et faire leur déclaration (giøre
„ deres Forklaring) à la chambre de douane du Sund pour pouvoir être expédiés, savoir dans les
„ mois d'Avril, mai, Juin, Juillet, Aout et Septembre de 4 heures du matin à 10 heures

indispensable (udenfor Nödvendigheds Tilfælde) ~~et cette amende~~ avant d'avoir acquitté les droits, et cette amende ~~est~~ ~~plus ou moins~~ élevée suivant le degré de la préméditation, jusqu'au double du montant des droits ~~fraudés~~ (qu'on a voulu frauder (af de intenderet besvegne Rettigheder)

b) Lorsque les vaisseaux destinés pour Copenhague, font voile pour ce port sans être expédiés à la douane du Sund et qu'ils envoyent de là leurs

de l'année, lorsque la navigation depuis 6 heures du matin jusqu'à

" du soir, et pendant les autres mois n'est pas interrompue par les glaces, " 8 heures du soir. "

() Le 5 septembre 1833 j'écrivais à M. le Duc de Montebello, à cette Ministre plénipotentiaire de France à Copenhague

« Il est d'autant plus important que V. E profite de cette circonstance (Réclamation en faveur d'intérêts français compromis) pour que nos justes droits ne soient pas méconnus, que plus mon séjour se prolonge dans ce pays et plus je me confirme dans l'opinion émise par moi le 29 mai 1832 dans une dépêche adressée à M. le Mis d'Eyragues, à cette époque chargé d'affaires de France en Danemark " petit à petit et comme à la sourdine le gouvernement danois, ou ses agens inférieurs augmentent les droits, tantôt sur un point, tantôt sur un autre; on établit des règles et on inflige des amendes dont les traités ne disent pas un mot. Aussitôt qu'une violation ou une extension de traité s'est glissée inaperçue et sans contradiction pendant un certain laps de tems, ce gouvernement invoque non pas les conventions diplomatiques puisqu'elles sont muettes ou contraires à ce qu'il réclame, mais l'usage, mais la coutume qui selon " lui a formé prescription.

" A cette occasion je prendrai la liberté de vous rappeler le paragraphe de la lettre que j'ai eu l'honneur de vous écrire le 22 juillet dernier dans laquelle en vous citant ce que j'écrivais à M. le Mis d'Eyragues le 16 mai 1832 et la réponse de M. de Krabbe à M. le Baron de Lasalle du mois de septembre suivant, je vous priais de vouloir bien réclamer la copie du tarif de la douane du Sund donnée à la Russie, à l'Angleterre et à la Prusse, en vous renouvelant l'invitation de n'accepter cette copie, de même que l'ont fait les ministres de ces trois puissances, que comme un simple renseignement et sous toutes réserves. Ceci est de la plus haute importance et c'est par ce motif que je crois devoir insister. ~~Ce~~ Le gouvernement danois a plus d'un point de ressemblance avec le gouvernement papal. Comme lui il profite de toutes les fautes ou inadvertances des autres gouvernements, et des moindres concessions accordées par suite de ~~que~~ l'inexpérience de leurs agens; comme lui aussi il les rappelle sans cesse comme des droits acquis; il tend toujours à empiéter et ne cède jamais que lorsqu'il y est absolument forcé et toujours à son corps défendant. "

papiers pour l'expédition, ils doivent payer 5 Rigsbankdaler argent effectif

41

6°. d'après le § 9 de la copie dudit tarif

Lorsque les vaisseaux français prennent des marchandises dans un port étranger à la France, ou les portent dans ~~le~~ port d'une ~~pays~~ nation non privilégiée (tilet upriviligeeret Sted) ils payent sur les marchandises (omhandlede varer) mentionnées dans le § 7 (b) 1 1/4 p. %.

~~Ils payent~~ Dans le même cas ils payent pour les vins d'Espagne et de Portugal

pour un Fad (	)	4	Rigsdaler
— un Pibe (	)	2	d°.
— un Oxhovd (	)	1	d°.
— un Ahme (	)	"	32 Styver
— un Ancre (	)	"	8 d°.

7°. d'après le § 10 du tarif de 1833

Lorsqu'un chargement est pris dans un port étranger pour compte étranger et est porté dans un lieu qui paye (erlægger) le (ou est soumis au) droit de Rosenoble (c) on paye un Rosenoble pour le chargement et 4 Rigsdaler (dans droit spécial) 36 Styvers. Les chargemens de harengs et de sel sont exceptés.

8°. Le § 16 indique les endroits où les navires qui passent le Sund doivent se placer pour être expédiés ~~dans~~ dans la ligne entre la batterie de pavillon (Flagbatterie) de Kroneborg et la pointe nord d'Helsingborg. (d)

— droits de quarantaine

— Batelais

(d) On fait payer une amende aux capitaines qui ~~ne~~ font mouiller leur navire sur un point autre que celui qui est prescrit, quoiqu'ils y soient souvent forcés par la nécessité ou parce que cela leur ~~est~~ plus commode, sans nuire en aucune manière à la douane.

Droits ordinaires

42

Danemark - Hollande
traité du 15 juin 1701
art. 3. marchandises non dénommées ne doivent payer que 1 p% de leur valeur.

Sund

L'article III du traité conclu le 15 Juin 1701 entre le Danemark et les Pays-bas (Hollande) porte:

« à l'égard des marchandises qui ne sont pas
» spécifiées dans le dit rôle de péage de l'année 1645
» elles payeront la même chose au péage du Sund
» selon leur valeur, et cette valeur sera computée
» selon les endroits d'où elles viennent et elles
» payeront un pour cent de cette valeur."

Le Danemark ayant contrevenu à cette disposition du traité de 1701 en chargeant différentes marchandises non dénommées au tarif de 1645 d'un droit plus fort que le un pour cent de la valeur, ~~en les~~ taxant non ~~d'après~~ dans la proportion de leur valeur, mais, d'après leur poids, contenance &, vint prétendre que le traité ci dessus est périmé dès 1721 puisqu'il n'avait été fait que pour 20 ans.

Les Danois oublient que ce traité a été confirmé plusieurs fois

1° D'abord par la convention du 3 7bre 1731 conclue à Copenhague entre Chrétien VI, roi de Danemark et les États généraux des provinces unies des pays bas et ainsi analysé par M. de Reetz gentilhomme de la chambre de S.M. Danoise et attaché à son département des Affaires étrangères, dans son Répertoire historique et chronologique des traités conclus par la couronne de Danemark jusqu'à 1800 Göttingue 1826

« Le traité de commerce du 15 juin 1701 est
» confirmé, et les sujets des parties contractantes
» pourront librement trafiquer les uns avec
» les autres. Les États généraux payeront les
» arrérages qu'ils doivent au Roi."

2° par la déclaration, signée à Copenhague le 10 Juillet 1817, entre les cours de Danemark

et des Pays Bas, sur les intérêts mutuels du commerce et de la navigation des deux royaumes, déclaration qui se trouve dans le Supplément au recueil des traités de Martens t. VIII p. 133.

Il est donc constant que toutes les dispositions du traité de 1701 peuvent être invoquées par toutes les nations privilégiées, qui ont le droit de s'appliquer ~~les dispositions~~ celles qui se trouvent soit dans les traités conclus avant le traité qu'elles ont fait elles même, soit dans tous ceux qui le seraient postérieurement.

Jusqu'au moment où, ce que le Danemark veut appeler aujourd'hui le tarif du Sund eut été communiqué à différentes puissances savoir: à la Prusse le 10 janvier 1827
à la Russie le (la date du tarif envoyé en 1829 ou 1830)
à l'Angleterre ~~la France~~ le 3 décembre 1833
à la Suède le

on ne connaissait, on ne devait connaître et on ne connait ~~régulièrement~~ ou légalement encore que le tarif de 1645, car il n'a pas dépendu ni dépendra du Danemark d'apporter seul des modifications au tarif rappelé au surplus nominativement dans les traités récents.
Le Danemark ferait un mystère de ce tarif modifié secrètement par lui, et se contentait de dire que tous ceux ~~qui ont~~ publiés + [illegible]

+ depuis 1645 soit par Marien, soit par Thaarup qui étaient pleins d'inexactitudes; et ce n'a été que successivement aux puissances ci-dessus désignées qu'il s'est déterminé à leur communiquer officiellement son nouveau tarif modifié par lui seul, sans aucun droit; et que toutes les expéditions des puissances qui l'ont reçu n'ont reçu que sous toutes les réserves qu'il était conforme aux traités.

On peut encore citer à l'appui de l'obligation imposée au Danemark, de ne prélever que 1 p % sur les marchandises non dénommées dans le tarif de 1645, par l'article 3 du traité de 1701, 1° l'article 4 du traité conclu avec la Prusse le 17 juin 1818

„ Les vaisseaux prussiens payeront les droits de Sund &c.
„ La douane du Sund sera payée selon le tarif de 1645,
„ ou de telle manière dont par des conventions ultérieures
„ le Danemark pourra tomber d'accord avec les nations les plus
„ favorisées. Quant aux marchandises dont il n'est pas fait
„ mention dans le tarif, les sujets prussiens ne payeront que
„ un pour cent, comme cela se fait de la part des nations
„ les plus favorisées."

2° l'article 7 du traité conclu avec la Russie le 8/19 Octobre 1782 ainsi conçu:
„ En outre S. M. D., accoutumée à favoriser les intérêts

15

Une autre preuve que le Danemark lui même considère même en ce moment le traité de 1701 comme étant encore en vigueur, c'est qu'il en suit ~~la plupart~~ toutes les stipulations, moins à l'exception toutefois de celles contenues dans l'article 3 par lequel il s'est engagé à ne prélever qu'un pour cent sur la valeur des marchandises non dénommées au tarif joint au traité de 1645, et parmi les stipulations du traité de 1701 que le Danemark suit nous citerons celle qui alloue certains émoluments aux Directeur et employés de la douane du Sund, dont il n'est fait mention dans aucun autre traité, et qu'on ne pourrait pas exiger si le traité de 1701 était périmé.

„de l'Empire de Russie, comme ceux d'une ancienne
„~~puissance~~ amie et alliée de sa couronne fera jouir les
„sujets russes, pour tous les droits du Sund en général d'un
„traitement égal avec les nations les plus favorisées en
„Danemark en ne leur faisant payer s'entend qu'un
„pour cent pour toutes les marchandises dont il n'est
„pas fait mention dans le tarif."

Un publiciste danois que nous avons déjà
cité M. — Schlegel, qu'on n'accusera
certainement pas de diminuer les droits
de son pays dit positivement dans l'
ouvrage dont il a été fait mention plus
~~ces quis~~ a été imprimé à Copenh. en 1827
haut, que le traité de 1701 est encore en vigueur
voici ses paroles textuelles :
« "Le traité de Christianople ✝ fut ~~ratifié~~
confirmé dans les dispositions essentielles, ~~ou~~ en substance
~~substance~~ mais avec différentes additions
(men forøget, med adskillige Tillæg)
par le traité conclu pour 40 ans avec les Etats
généraux le 15 juin 1701. En 1725 on
entama des negociations pour un nouveau
traité de commerce, elles furent continuées (fortsattes)
en 1732, mais le traité ne fut pour tant
(Kom dog ikke i Stand)
pas terminé, d'où il résulte que celui de 1701
est encore en vigueur." (hvorover Tractaten
af 1701 endnu er den gieldende) p. 294
ou encore celui qui est en vigueur.

~~✝ (traité dit de Rescision)~~

✝ ~~qui fut par la~~ de nouveau
remis en vigueur (som
herved sattes i Kraft
igien) ( ) par le traité
dit de rescision

i det væsentlige
Stadfæstet

Suivant Schlegel
on dit cependant que
ce ne fut que pour 20
ans.

( ) Par le traité dit de rédemption du 9 8bre 1649
la Hollande fut exempte du payement des droits
du Sund ~~ma~~ pendant 36 ans, moyennant une
redevance annuelle, ce qui annulla le traité
de 1645 dit de Christianople, ~~qui fut remis~~
reprit toute sa force lorsque par le traité dit
de Rescision du 26 7bre 1653, les hollandais
consentirent à payer de nouveau les droits
du Sund

56

Il y a directions à prendre
Pour se rendre de la Mer du Nord dans la Baltique et réciproquement

1° par le Sund
en doublant le Cap Skagen, pointe septentrionale de ~~la~~ province danoise du Jütland, ~~et~~ traversant le Kattegat, mer (en partie) intérieure, entre cette province et la Suède, continuation du Skaggerak qui est une continuation de la Mer du Nord ~~traversa~~ le détroit du Sund près d'Elseneur (Helsingör) dans l'île de Sélande où chaque navire paye un péage à la douane de la dite ville
La durée d'un voyage ordinaire du havre par exemple à Elseneur est de jours et de d'Elseneur à St Pétersbourg

2° par le canal de Kiel ou de Holstein
Les navires ~~[illegible]~~ montent la rivière d'Eyder dans laquelle ils entrent près de Tonningen et suivent le canal jusqu'à Kiel, port sur la Baltique

3° par les détroits appelés petit et grand Belt
en doublant le cap Skagen, longeant la côte du Jütland jusqu'à ~~Middel~~ Fridericia ou plutôt Kolding où se payent les droits suivant ensuite la côte de Schleswig et passant du petit Belt dans la Baltique entre le Schleswig et l'île danoise de Fionie (Fyen); si les navires passent par le grand Belt, après avoir également doublé le cap Skagen, ils s'éloignent bientôt de la côte du Jütland et passent le détroit qui sépare les îles danoises de Fionie et de Sélande; ils payent dans ce cas les droits soit à Nyborg en Fionie, soit à Corsoër en Sélande

4° par le canal de Götha qui traverse toute la Suède depuis Götheborg (Gothembourg) jusqu'au golfe de Stockholm

Ce sont les quatre seules voies (ou du moins par eau) par mer pour se rendre de l'Europe occidentale & par la mer du Nord dans la Baltique

3° en remontant l'Elbe jusqu'à Altona ou Hambourg, & déchargeant la marchandise dans l'une de ces deux places ~~et~~ on peut la faisant porter par la voie de terre savoir :

4° par l'excellente chaussée ~~entre~~ qui existe toujours bien entretenue entre Altona et Kiel, chaussée ~~qu'on se propose de changer en chemin~~ uniquement qui traverse le Holstein et qu'on se propose même de changer en chemin de fer.

5° par le chemin infiniment plus court de Hambourg à Lubeck situé dans presque toute la longueur sur le territoire du Holstein dépendant du Danemark, mais qui se trouve dans un état détestable, parceque le Danemark qui ne veut nuire ni à Kiel, ni au Sund, ne veut pas permettre qu'on le répare convenablement.

Plusieurs fois des négociations ont été entamées pour ~~obtenir~~ la permission de réparer ce chemin, pour le convertir même en chemin de fer ; mais le Danemark a toujours éludé la conclusion.

Hambourg étant la ville centrale et la banque de tout le Nord, et Lubeck étant le point de rendez vous des bateaux à vapeur qui se rendent à St Pétersbourg ; et la distance entre les deux premières de ces villes n'étant que de on ne saurait douter que les marchandises ne prissent bientôt cette voie et quel ne en résultat un tort grave pour la douane du Sund

Ces deux villes ~~Hambourg~~ ~~Lubeck~~ y gagneraient

beaucoup, ~~parce que~~ la première surtout qui ~~dev~~ tien déjà l'entrepôt où la plupart des négociants de Danemark de Suède et de Norvège vont faire leurs approvisionnemens en marchandises de l'Europe occidentale et de l'Amérique qu'ils y trouvent à meilleur compte qu'au lieu même de production et avec des crédits infiniment plus longs que ceux qu'on accorde en France, en Angleterre &c. On doit ajouter que les Hambourgeois sont accusés de falsifier les marchandises et d'en fournir d'assez mauvaise qualité comparative, mais à bon marché. On pourrait craindre que les ~~armateurs~~ et négociants français et anglais y trouvassent moins leur avantage, outre la diminution de leur navigation qui s'arrêterait nécessairement à Hambourg, et ne se prolongerait plus jusqu'à la Baltique.

Notre intention en rédigeant ce mémoire
a seulement été de (s'est bornée à) ~~Nous n'avons voulu~~ traiter ~~qu'un~~
seul point, l'inexécution de la part du régent d'une disposition ~~de la disposition~~
du traité de 1701, dont nous avons dû
justifier la force et la vigueur actuelle (l'actualité)
puisque dans ~~sa~~ sa réponse au mémoire
suédois le Danemark la contestait,
et l'établissement de certaines redevances
et de certaines mesures ~~il n'est fait aucune mention dans~~ dont le traité
~~ne dit pas un mot~~ sur lequel nous avons
uniquement insisté parce qu'il est
applicable à toutes les nations.

Si nous examinions maintenant les
traités conclus par la France avec le
Danemark nous serions forcés de
reconnaître ~~que~~ que les négociateurs de ceux qui l'ont + été
postérieurement à 1701, ont agi
avec quelque légèreté et sans
~~bien connaître~~ consulter, ~~ce qui~~ c'était
leur devoir, le ~~traité qui portera~~
ce qui avait été fait ~~avant~~ depuis
le traité de 1645.

examinées au point de vue français. —

Que doit faire la France?
doit-elle intervenir dans les discussions
~~pendantes~~ soulevées ou le seront
par la ~~A~~ Suède et l'Angl. et qui
se décident aut. cert. à Londres où
le consul anglais au Danem. M.
Mac gregor vient d'être appelé?

ou bien attendre ...

inconvenient de ne pas intervenir

inconvenient d'intervenir ?

opinion sur le memoire suedois

sur la response du Danemark et

la replique de la Suède

Dans son premier memoire la

Suède s'était placée sur un

mauvais terrain puisqu'elle a avancé

des faits, ~~et prétendu~~ dont

l'inexactitude était facile à

demontrer — et ~~prétendu~~ des

demandé ~~par~~ des droits dont elle

jouissait depuis longtemps, aussi

le Danemark a facilement réfuté

une grande partie de ces observations

la Suède

Dans la replique elle a été

plus prudente en bornant a 3

point ses demandes

Lettre du Ministre des Affaires étrangères du 11 Septembre 1830

« J'ai lu avec intérêt les informations que vous avez recueillies sur le tarif des droits du Sund, et je ne puis que vous engager à vous occuper, ainsi que vous en avez conçu l'idée, d'un travail dans lequel se trouverait établie la proportion de ces droits relativement à la valeur des marchandises françaises. Quant aux évaluations d'après lesquelles cette proportion pourrait être calculée, vous les trouverez à la première colonne d'un tableau qui vous a été envoyé par le Département et qui présente les résultats du commerce général de la France en 1827. Il me paraît évident d'ailleurs que si sur quelques articles principaux de notre exportation, les taxes actuelles étaient trop fortes, nous serions en droit, comme l'ont fait les anglais de réclamer des dégrèvemens partiels, sans attendre que toutes les puissances s'accordent pour demander une révision générale du tarif. »

Il a été répondu le 21 7bre 1830 N° 7

Institutions du droit de la nature et des gens, par Gérard de Rayneval nouvelle édition — 1832.

51

T. 1.

P. 297 § 5, chap. X De la mer, Livre II, Des rapports de nation à Nation.

§ 5 „ Les mers particulières non enclavées sont soumises à la règle générale d'après le même principe sur lequel elle est fondée ; (La mer est libre) et ni la force, ni le tems ne peuvent en procurer le domaine privé. Des conventions seules peuvent produire cet effet. Quant aux simples prétentions elles n'ont jamais été comptées parmi les moyens d'acquérir.

§ 7 Les détroits sont des passages pour communiquer d'une mer à l'autre. Si l'usage des mers est libre, (voir § 5 ci dessus) la communication doit l'être également ; sinon, la liberté de ces mêmes mers ne serait qu'une chimère. Il peut exister des conventions ou des usages contraires à ces assertions, mais ce ne sont que des exceptions ; et le principe n'en demeure pas moins intact. (28). Au pis aller, la liberté du passage est une servitude nécessaire, et tout obstacle à son exercice serait une offense.

§ 8 Mais on sentira facilement que ce qui vient d'être dit des passages, des communications nécessaires, n'est point applicable aux mers closes aux golfes, aux anses, aux havres, aux rades, aux côtes &c

§ 9. Une mer totalement enclavée dans les

---

(28) De ce que dans certains passages la mer se resserre, elle ne change pas pour cela de nature, et si, par exemple la mer d'Allemagne est libre, de même que l'Océan, il est évident que le point de communication, savoir la manche, quand même elle ne serait qu'un détroit dont les côtes appartiendraient à la même nation, est libre également : dans le cas contraire, ou pour mieux dire, s'il était possible qu'il existât une propriété exclusive, pourquoi appartiendrait elle à

terres d'une nation est censée faire partie de son domaine, et elle peut à son gré en permettre ou interdire l'entrée, si elle est susceptible de défense, des (29) deux rives. ~~On peut~~

§ 13 .... il n'y a point de prescription entre nations ....

---

l'Angleterre plutôt qu'à la France? mais nous disons qu'elle n'appartient ni à l'une ni à l'autre de ces puissances.

D'après ce principe, le Sund ou pour mieux dire l'usage du Sund n'appartient pas exclusivement au Danemark : ce passage est libre pour toutes les nations, parcequ'il forme une communication nécessaire entre deux mers reconnues libres ; sans doute le Danemark perçoit un droit à Elseneur, mais ce droit n'est ~~point~~ nécessairement une conséquence de la ~~pr~~ propriété exclusive : il a eu originairement pour objet l'entretien des fanaux et d'autres dépenses nécessaires pour la sureté de la navigation. On prétend que c'est pour pareille cause que le Danemark a établi un droit à l'époque où la Hanse

(a) teutonique (a) absorbait à peu près tout le commerce de la Baltique. Si l'on admet la propriété du Danemark sur le Sund, il faut admettre également comme une conséquence le droit de permettre ou d'interdire aux nations de l'ouest l'entrée de la Baltique, et aux nations du nord l'entrée de la mer germanique. Si, par un usage immémorial et non contesté, la cour de Copenhague est considérée comme souveraine du Sund, le même usage en a établi la libre jouissance, le transitus innoxius ; et de là résulte au moins une servitude, que cette cour ne peut ni détruire, ni restreindre que par le pro..

(29) De cette nature était la mer Noire avant les conquêtes que les Russes ont faites de la Crimée d'Oczakow &c.

On se demandera sans doute comment il se fait que des abus si criants et si nombreux et ~~que nous ne sont si faciles à signaler et nous~~ par signalés, si faciles à signaler ~~ne les avons pas tout signalés~~, puisque ~~peut en résumer~~ se résume une grande partie d'un un tableau ~~et prouver~~ l'~~existence par le texte~~ par le texte même d'un petit nombre de traités qui sont, ou peuvent être dans la main de tout le monde, et en même temps si aisés ~~à réformer~~ ~~le monde~~ n'aient par été ~~encore~~ jusqu'à présent réformés depuis longtemps.

La réponse en faire est délicate, car on ne peut la donner sans paraître accuser, disons le franchement sans accuser ~~la ne~~ d'incurie ~~de~~ la plupart des légations et les ministères eux mêmes

Ceci la réponse est facile, les légations et les gouvernements qui les dirigent ne l'ont jamais voulu ou entrepris sérieusement.

Plusieurs Consuls étrangers en Danemark, ceux de Prusse, de Russie, d'Angleterre de France ont fait à cet égard leur devoir; consciencieusement le premier Secrétaire M. de Forkenbeck homme habile et savant et infatigable n'a rien laissé ignorer à son gouvernement. Lorsqu'il a présenté ses rapports, M. de Bernstorff ministre de Prusse d'origine danoise à empêché qu'il ne fut donné aucune suite aux représentations, et quoi que depuis

et nous ne les avons indiqué qu'en une partie, parce que nous n'avons ~~pas voulu~~ voulu traiter qu'un côté de la question

+ que des abus

ou depuis si longtemps.

Droits du Sund

54

"Dans le chapitre que Schlegel a consacré à l'histoire des droits du Sund dans son ouvrage
il entremêle les droits ou la suprématie des rois de Danemark sur les golfes intérieurs et les petits détroits entre des provinces qui lui appartenaient (ce qu'on ne saurait contester) avec les droits sur le détroit du Sund qui sépare l'île de Sélande province du Danemark de la Scanie qui dépend de la Suède, détroit qui unit deux grandes mers la mer du nord et la Baltique.

Parmi les anciens auteurs qu'il cite, entre autres Saxo grammaticus, la plupart comprenaient sous la dénomination de danois, les Norvégiens et les Suédois.

Les rois danois dit cet écrivain entretenaient depuis un tems immémorial des vaisseaux de guerre qui protégeaient les marins étrangers qui se rendaient dans ces parages, surtout pour y pêcher des harengs qui y ont été longtems fort abondans, contre les pirates qui les infestaient.

+ vers la fin du onzième siècle le droit des rois de Danemark sur le Sund pour en permettre ou en défendre l'entrée était déjà reconnu comme très ancien

+ Dès 1202 ils firent construire des fanaux à Falsterboe et ce fut une nouvelle raison de percevoir des droits sur les navigateurs.

— Les Jarl des Iles danoises étaient tenus dans les anciens tems de se tenir sur les côtes (mais surtout dans le Sund) avec des vaisseaux armés pour protéger ~~tous~~ les navigateurs, même étrangers contre les pirates qui les infestaient ~~contre les pirates~~

— Le Danemark exerçait sur les deux Belts de même que sur le Sund un droit régalien reconnu par toutes les nations, et dès les tems les plus anciens il percevait des droits sur tous les navigateurs qui passaient ces 3 détroits.

(Quelle est l'époque la plus ancienne de l'union de la Scanie au Danemark et à quelle époque a-t-elle cessé de la posséder?

— A différentes époques les rois de Danemark ont haussé les droits du Sund et ont accordé des privilèges aux nations qu'ils ont voulu favoriser en 1430 — Sous le roi Erik de Poméranie les droits furent haussés parceque la guerre avait épuisé les finances

et ces rois se sont toujours retranchés sur leur droit de souveraineté : c'est par ce motif qu'ils ont souvent défendu d'y passer, d'y porter des marchandises + de guerre, d'y faire passer des vaisseaux de ligne en nombre considérable &c

— Il fut même interdit aux étrangers de passer par le Belt pour se rendre de la mer du Nord dans la Baltique et réciproquement, ils devaient passer par le Sund. Par un traité du 6 aout 1490 avec l'Angleterre, les navires anglais pouvaient passer par le grand Belt, mais dans ce cas devaient payer des droits à Nyborg.

— Schlegel prétend, contre l'autorité de Molesworth, (anglais) Holberg et Schytte (tous deux danois) que le traité de Spire conclu le 23 mai 1544 entre Charlequint, comme souverain des pays bas et Christian III n'est pas le premier dans lequel on ait fixé les droits du Sund.

— Le traité du 25 Juillet 1560 conclu à Odensee entre le roi Frédéric II et les villes anséatiques (vendiske) de Lubeck, Hambourg, Rostock, Stralsund, Wismar et Luneburg, régla les droits qu'elles auraient à payer au Sund et aux Belts ; ce fut ce même roi qui fit commencer en 1574 la forteresse de Kroneborg et qui haussa les droits du Sund pour en payer les frais.

— Christian IV les augmenta aussi pour faire face aux dépenses dans lesquelles l'avait entrainé la guerre de Calmar — il fut forcé de les abaisser, mais il les haussa de nouveau en 1638 après la guerre de 30 ans, — pour les réduire de nouveau le 13 aout 1645 par le traité de Christianopel conclu avec les Hollandais et qui sert de règle depuis — Par le traité dit de rédemption du 9 octobre 1649 entre le Danemark et la Hollande, les hollandais furent exemptés du payement des droits du Sund pour 36 ans moyennant une rente annuelle de 350 000 Gylden de Hollande ; mais ce traité qui déplut au Danemark comme en hollande fut aboli par celui du 26 7bre 1653 qui replaça dans toute sa force le traité de Christianopel.

d'Issu d'un autre traité du 1701 encore en vigueur.

— Les Suédois peuvent passer librement le Sund d'après les traités de 1570 signé à Stettin et de Knaröd du 1613, à l'exception des boissons qui payaient des droits et du corps du navire. Par le traité de Bromsebro du 13 aout 1645, ils furent exempts de toute espèce de droits tant sur le navire que sur la cargaison. La Scanie fut cédée à la Suède par le traité de Roeskilde du 1658 confirmé par celui de Copenhague des 27 mai & 6 juin 1660 qui stipula que les Suédois ne percevraient rien sur les droits du Sund, mais qu'ils recevraient seulement une indemnité pour les frais d'entretien des feux sur les côtes de Scanie. Par le traité de Frederiksberg du 3 juillet 1720, les Suédois s'obligèrent à payer les droits du Sund et des Belts comme les nations les plus favorisées et ce traité a été confirmé par ceux de Jönköping du 10 7.bre 1809 et de Kiel 14 janvier 1814.

— traités relatifs au Sund avec la France
5/15 9bre 1645
14/24 Juin 1663
23 Aout 1742 —

— prétend que dans les traités le Danemark a stipulé qu'en cas de séparation de la Scanie les droits du Sund seraient réservés à la couronne danoise.

— Les détroits de la manche et de Gibraltar sont trop larges pour qu'on puisse y faire valoir un droit semblable à celui du Sund qui n'a que 3/4 de mille dans sa partie la plus étroite entre Elsenor et Helsinborg. D'ailleurs les pays situés de chaque côté des deux détroits ci dessus ont été tous l'un deux gouvernemens différents.

— Reconnait que la prescription n'est point considérée entre les Etats comme une manière légale d'acquérir, quoique, ajoute t il une possession immémoriale puisse être considérée ainsi.

— Feux établis avant la séparation de la Norvège depuis Lindesnæs, et après cette séparation depuis Skagen jusq. Bornholm et Christiansund

— On avance, dans le préambule, que depuis 1814, les puissances reconnurent qu'il était de leur intérêt de laisser le Danemark en possession inviolable de cet ancien droit dont il usait d'une manière si libérale envers tout le monde commerçant.

— Les navires danois sont été reconnus comme privilégiés que par une résolution royale du 18 février 1771

— Lubeck, Brême, Rostock, Oldenbourg sont les seuls pays non privilégiés.

— Les droits accessoires, d'écrivain, &c. sont relatés dans l'ordre et ordonnance joint au traité avec la Hollande du 15 juin 1701

droit de feu
d'écrivain
du Directeur de la douane
des administrateurs
du garde sceau
du messager, maintenant caissier
inspecteurs
gardes de douane
de traducteur
pour les pauvres
quand le navire est expédié le dimanche ou jour de fête
d°. les jours ouvriers hors des heures ordinaires
pour une expédition extraord.re très prompte ou en quelque autre cas

4 p.% sont alloués par la douane aux capitaines sur le montant des droits pour les engager à faire des déclarations exactes

Quand un Navire cherche à passer sans payer il paye un droit (N.a même s'il y est forcé par le vent)

— Les droits ont été beaucoup diminués

tarif le plus ancien) Suivant Schlegel Not. 47) le tarif des droits du Sund le plus ancien qu'on ait trouvé est de 1558 sous le règne de Christian III - imprimé pour la 1re fois dans les Annales de Krag t. II p. 275-280

Le cardinal Bentivoglio parle des droits du Sund tels qu'ils étaient de son temps 1612 dans sa relation sur le Danemark - imprimée Paris 1645

la mort de ce Ministre, ~~de [illegible]~~
~~réclamations avant été faites de~~
~~gouvernement~~ et la Prusse a ~~réclamé contre~~
~~Rapport de la Russie~~ et ne paraît
~~le tarif du Sund~~ a présenté des réclamations
~~parce qu'elles n'avait été assez [illegible]~~
contre le tarif du Sund, mais il ne paraît pas qu'elle
~~pour amener une solution ; guidé~~
dans cette puissance avec trop de persévérance pour amener une solution. guidé
par de semblables motifs politiques
le gouvernement russe n'a pas
non plus donné aux représentations
de son Consul toute la suite
nécessaire et le

~~et depuis la mort de ce ministre, quoique [illegible]~~
~~[illegible] entraîné guidé par de semblables~~
~~motifs, a également refusé~~
~~d'écouter son Consul ;~~ le
gouvernement anglais s'est
jusqu'à ces derniers temps
borné à obtenir des diminutions
partielles, entre autres sur les
cotons filés. Il en a été probablement
de même relativement aux ~~pour les~~ réclamations du
rédacteur de ce mémoire ~~Consul de France~~ qui ~~ont été~~ avaient eu
rarement accueillies celles qu'il a présentées
lorsqu'il était consul de France à Danemark.

Quand on songe à l'importance
dont peut être l'alliance

Si, une ~~grande~~ guerre venait à
éclater en Europe et que la
Russie et l'Angleterre fussent
divisées, nul doute que chacune de
ces puissances ne cherchât à
mettre le Danemark dans les
intérêts, ~~de bon gré~~ soit par
des négociations, soit par la
crainte qu'elle chercherait de lui
inspirer en envoyant ~~des escadres~~ des flottes
dans le Sund.

1 – Les navires danois ont eu ~~divers~~ car en passant le (surtout ceux d'un certain tonnage)
Sund des privilèges dont toutes les nations devraient jouir.
Art. 12 du traité avec [illegible] du 23 août 1742 quand ils se rendent d'un port danois de la Baltique dans un port danois de la mer du nord

2 – Abus dans la transformation arbitraire des mesures et poids des pays de production – notamment pour le sel et les vins de France, en mesures et poids ~~du tarif~~ du Sund

d'où il résulte une grande augmentation de droit

il y aurait un grand travail à faire à ce sujet

Ceci mis que en convertissant en Lasts les chargements de sel, au lieu de France, indiqués en muids et kilogrammes, au lieu de considérer la quantité de muids ou de kilogr. dont se compose un last holl. ou du Sund on se borne à une transform. arbitraire. Un ~~[illegible]~~ effectué dans les chambres des douanes suédoises, constate que la différence n'est pas moindre que du tiers de la totalité des lasts déclarés – "Mémoire à consulter sur le péage du Sund"

p. 29 – ~~ditto~~ note

quant ~~aux~~ certains vins de France on augmente le nombre d'elles des pipes, barriques & pour les transformer en mesures du Sund quoique les danois en livrent les mêmes

p. 29 ditto

3 – D'après le ~~mémoire~~ mémoire suédois on a payé sur le sucre 3 5/8 p%, sur le café 6 3/4 p% coton filé 3 1/9 p%

1 – Salut à la forteresse de Kroneborg aboli par décret royal du roi de Danemark du 8 janvier 1829, reprise au Mémoire suédois p. 34 –

le Danemark a accordé à ses sujets d'avoir certains droits au passage du Sund dont les ~~autres~~ nations privilégiées doivent jouir — suivant les traités

La Suède et l'Angleterre ayant entamé une discussion avec le Danemark au sujet des droits du Sund, il convient peut être que nous attendions l'issue des négociations de ces puissances, car comme nous sommes ~~placés~~ dans la classe des nations les plus favorisées nous profiterons nécessairement des arrangemens décidés en faveur de ces deux puissances.

Cependant ces deux puissances s'occuperont principalement des articles qui les intéressent, c.à.d. la Suède de ses bois de ses fer et de ses cuivres et l'angleterre de son coton filé ~~&c &c~~

et aucune des deux ne songera à faire diminuer ~~les droits~~ sur les vins qui sont énormes, sur les articles de mode &. Voilà un inconvénient

on remarquera que plusieurs nations ont obtenu par leurs traités les anglais, les russes, les suédois, des diminutions sur certains articles

La France pourrait en demander sur les vins qui payent le trentième denier.

J'ignore sur quoi portent les
réclamations des négociants
anglais. Est-ce simplement une
diminution des droits, et la
suppression de certaines charges
onéreuses et arbitraires (qu'ils demandent) ou
bien attaquent-ils le péage
en lui-même, et demandent-
ils que l'obligation de
s'arrêter ~~dans~~ dans le Sund ~~cesse~~
pour se rendre soit dans la Baltique
~~désormais et que le péage~~
soit dans la mer du nord,
qui entraîne tant d'inconvénients,
~~et est si nuisible à la~~
~~navigation~~ et souvent de
graves dangers, cesse désormais
d'exister, et proposent-ils de ~~en~~ dédommager ~~et~~
~~d'exister ou compensant~~
~~Si~~ le Danemark, si
si ~~le fa~~ cela est indispensable
~~des~~ droits qu'il y perçoit
par une somme qui lui serait
payée une fois pour toutes ~~au~~
~~Danemark~~ à titre de rachat
ou à tout autre titre.[2]

(1) Pour éluder l'exécution de l'article
3 du traité de 1701, le gouvernement
danois suppose, dans sa réponse au
mémoire ~~de la Suède contre le~~ à consulter
sur le péage du Sund publié par la Suède,
que les différentes marchandises, ~~~~
au lieu d'être divisées par rapport aux droits
du Sund en 2 classes, marchandises spécifiées
au tarif de Christianople et qui payent les droits portés au
dit tarif ~~~~ et marchandises non
spécifiées dans ce tarif ~~de Christianople~~ et qui
sont soumises à 1 p% de leur valeur
doivent être en 3 classes 1. marchandises
christianopolitaines, on énumérées dans le
tarif de Christianople, et qui payent les droits
d'après ce tarif; 2° marchandises spécifiées
dans ~~le tarif~~ un tarif que le Danemark
a fait tout seul sans appeler à sa confection
aucune des parties qui ont contracté avec ce roy.
et qui doivent payer des droits conformément
aux usages et 3° enfin marchandises non
spécifiées dans ce nouveau tarif et qui ~~doivent~~
ne payant que 1 p% de leur valeur. ~~On ne saurait trop le répéter, le Danemark n'a jamais~~

~~toute droit de faire tout un tarif~~
de modifications
ce tarif ~~le nouveau tarif~~ et les
di~~visions arbitraires~~
il suffit de faire observer que ce nouveau
tarif, comme les divisions des marchandises
imaginées par le gt danois sont des ~~actes~~
mesures arbitraires; jamais une partie
contractante n'a eu le droit d'apporter des
modifications à un traité sans la participation
de l'autre partie +

60

– Origine des droits perçus au passage du Sund par le Danemark.

Ce pays a été longtems maître des deux rives du Sund. On voit qu'il possédait ~~était maître~~ la Scanie avant le règne du roi Christophe II (1319-1333), quoique les anciens historiens disent que à certains intervalles, et antérieurement à ce souverain, la Suède l'avait eu aussi ~~possédée~~ la souveraineté de cette province); que Christophe II céda ~~cette province~~ à la Suède ~~cette province~~ & qui rentra sous la puissance du Danemark pendant le règne de Waldemar atterdag (1340-1375). Les rois de Danemark continuèrent de posséder la Scanie, ainsi que le Halland et le Bleking jusqu'au ~~traité de 1658~~ par légal les trois provinces furent cédées à la Suède dont elles ont continué depuis de faire partie intégrante.

traité de Roskilde du 26 février / 8 mars 1658

Traité du 20 janvier 1490 entre le Danemark et l'Angleterre, indiqué à tort en 1491 par le mémoire suédois t. 2.

Traité conclu à Spire le 23 mai 1544 entre l'Empereur en sa qualité de Souverain des Pays Bas, et Chrétien III roi de Danemark
Du Mont – IV p. 2 p. 273

Molesworth prétend que le traité de Spire est le plus ancien où il soit fait mention du droit du Sund.
Holberg – Hist. de Danemark t. 2 p. 817 et dans les Saml. Skr. XVIII p. 195
Schytte (Etat Forf.) Etat naturel et polit. du Danem. et de la Norw. p. 594 et plusieurs autres ont émis la même opinion.

Deux documents de l'année 1558 relatifs aux stipulations alors existantes pour le droit de péage du Sund, cités dans le mémoire suédois
Le 1er Réponse du roi de Danemark à quelques demandes relatives au droit
Le 2e Registre et Spécification du droit de péage perçu dans le Sund pour le compte de S. M.
Ils sont insérés dans l'annexe.

15 Juillet 1563 – traité d'Odensée avec la ville vendée

13 avril 1645 traité de Christianople entre le Danemark et la Hollande, avec un tarif pour les droits du Sund.

13 avril 1645 – traité de Bromsebro entre le Danemark et la Suède – ~~cette~~ cette dernière puissance obtint la ~~province accquit la bonne ... hollandais le Bleking, province qui leur tout longues restée depuis et sur~~ franchise entière de douane dans le Sund et les Belts, franchise à laquelle elle renonça par le traité du 3 juin 1720

12 février 1647 traité entre le Danemark et les Pays Bas qui oblige le premier à entretenir désormais les fanaux, phares et balises nécessaires contre un droit de 4 R. specie par navire chargé et 2 R. sp. par navire sur lest.

3/15 9bre 1645 traité entre le Danemark et la France

14 juillet 1663 – d°

9 8bre 1649 Traité dit de Rédemption entre le Danemark et les Pays Bas qui sont exemptés de payer les droits du Sund moyennant une somme ~~...~~ annuelle de ...

26 septembre 1653 – traité dit de Résiliation entre le D. et les Pays Bas qui annulle le traité ci dessus et remet les choses sur l'ancien pied.

15 Juin 1701 Traité entre le Danemark et les Pays Bas – tarif de Christianople accompagné du tarif de Christianople en fixant les droits ord. sur les marchandises non dénommées dans le d. tarif à 1 p% ainsi que les droits extraord.

Ce traité a été renouvelé
par la convention de 3 7bre 1731
par la déclaration du 10 juillet 1817
et par les traités antérieurs sur le Sund,
fort bien

Ce traité de 1701 est encore considéré comme
servant de règle dans la Note adressée le
25 Mars 1755 par le secrétaire d'état de
Danemarck baron de Bernstorff à l'Envoyé
extr. ord^re de S. M. B. "Il résulte des recherches
que j'ai faites que par le traité conclu avec la
République des provinces unies en 1701 les droits
à percevoir au Sund ont été réglés &c &c &c"

Suivant Schlegel

1. — Le roi de Danemark Christophe de Bavière
haussa les droits du Sund, ainsi que cela résulte
des plaintes qui furent ~~portées~~ exprimées au sujet
dans une assemblée des villes anséatiques en 1447
(Sart. Gesch. / Histoire de l'Union des villes anséatiques
tome 2 P. 404 - Göttingue 1803

2 - Fédéric II les haussa aussi, à cause des dépenses
dans lesquelles l'avaient entrainé la guerre contre les
Suédois et la construction du fort de Kroneborg
vers 1580. Il augmenta en 1583 ceux que
devaient payer les Lubeckois dont il était
mécontent - voir Hist. de la ligue anséatique
par Sartorius III P. 132

3 - Christian IV les augmenta aussi à cause
des dépenses de la guerre de Calmar
ce même roi abaissa les droits en 1620 et
les haussa de nouveau en 1638

4 - Les droits furent régularisés pour la première
fois par un tarif par le traité de 1645

Jusqu'au 1 Decembre 1836.

	from the Northsea	from the Baltick	Total 1836	total 1835	More	less
British	1570	1587	3157	2414	743	
Danish	389	490	879	716	163	
Norwegian	710	719	1429	1340	89	
Swedish	469	477	946	967	"	21
Russian	302	351	653	615	38	
Prussian	1092	1189	2281	1890	391	
Mecklenburgh	334	381	715	574	141	
Lübeck	46	47	93	69	24	
Hamburgh	9	17	26	21	5	
Bremen	22	26	48	43	5	
Oldenburgh	29	29	58	45	13	
Hanoverian	195	216	411	383	28	
Dutch	305	359	664	654	10	
Belgian	3	3	6	16	"	10
French	52	52	104	146	"	42
Spanish	9	10	19	7	12	"
Portuguese	"	"	"	"	"	"
Italian States	14	14	28	21	7	
American	72	67	139	123	16	
	5622	6034	11,656	10,044	1685	73
					÷ 73	
More this year					1612	

11656.
10044.
− 1612

Je pense qu'une escadre qui voudrait passer le Sund, ~~le~~ pourrait difficilement sans courir de grands dangers, ~~si les côtes~~ les côtes de cette dernière puissance ~~du Sund~~ près d'Helsinborg (ce qui n'est pas) étaient suffisamment garnies de gros ~~convenablement armées~~ canons ~~ou~~ ~~pavés~~ et de mortiers servis par ~~et si le château de Kronenborg~~ de bons artilleurs et si le château de Kroneborg, sur la côte de Zeelande ~~était~~ près Elseneur avait une artillerie convenable et bien servie, à moins que ~~quoique~~ la flotte ~~1807~~ ~~flotte~~ anglaise n'effectuât une débarquement ce qui a bien forcé le passage en 1807 ~~malgré le feu de Kroneborg qui ne lui~~ a fait je crois aucun mal, ce qu'il faut attribuer il faudrait attribuer en partie à l'inexpérience des artilleurs; ~~de~~ ~~à~~ ~~de la garnison~~ ~~à cette époque des vaisseaux anglais ont rasé les pieds de cette forteresse sans courir~~ ~~courir aucun risque à courir craindre~~

si la nation à laquelle elle appartient, avait ~~fracassement~~ ~~tout~~ à la fois pour ennemis le Danemark et la Suède, ~~et si~~

Des navires de ~~anglais~~ cette nation ont bien rasé les pieds de Kroneborg sans avoir aucun risque à craindre, malgré le feu de cette forteresse qui ne leur

serait aisé puis que la côte est ~~dans~~ plate et abordable sur tous les points et que Kroneborg est dominé de plusieurs côtés.

Pour se rendre du Kattegat dans la Baltique et vice versa de la Baltique dans le Kattegat il existe deux passages, l'un entre les îles de Saltholm et d'Amak et l'autre entre Saltholm et la

côte de Suède vis avis de Malmoe.
les navires marchands prennent
toujours le premier T quoique le
canal appellé Drogden ~~soit~~ offre
dangers assez grands à cause des bancs de
sable qui ~~[illegible]~~ existent
~~entre les deux~~ Iles, ~~[illegible]~~
théatre de bien d'échouements
malgré les balises et bouées qui y sont placées
en le secours des pilotes de Dragoe,
échouements qui se multiplieront
par conséquent, si bien d'avantage, si le danemark
fesait enlever ces balises et ces bouées
et si les pilotes de Dragoe refusaient
leur assistance, de prêter. Le second passage
offrirait peut être moins d'inconvéniens
dans cette dernière supposition; mais
je ne ~~[illegible]~~
connais pas bien les risques qu'on
peut y courir; ~~il faut~~ ~~mais~~ il me
semble qu'il doit y en avoir puisque
les navires marchands ne s'y
engagent pas.

T Ces mêmes suivans quelques marins ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ le seul par lequel des vaisseaux de ligne puissant entrer dans la Baltique,

La solution des autres questions
demandera des recherches assez longues;
si vous n'êtes pas très pressé, ~~je pourrai~~

je m'en occuperai avec plaisir. Il sera utile que vous parcouriez les rapports ~~intéressant d~~ des amirs aux anglais sur les evenemens de 1801 et 1807 ~~insérés~~ dans les ~~sur les~~ ~~insérés dans~~ l'Annual register de ces années, ainsi ~~pour les années 1801 et 1807~~, et les comptes rendus de ces ~~rapports sur les~~ mêmes ~~évenemens~~ qui se trouvent dans le Dagen.

Je terminerai en vous disant que les officiers danois pensent qu'au moyen des nouvelles fortifications qui ont été faites depuis 1807 Copenhague est à l'abri d'une attaque par mer, on doit peu en craindre les résultats.

Je suis faché de vous donner ~~tant~~ si peu d'eclaircissemens dans une aussi longue lettre; si j'en recueille de nouveaux je m'empresserai de vous les communiquer.

M. le C. de M.

Copenhague le 19 fevrier 1834

65

Monsieur

Je n'ai en effet considéré jusqu'à présent le Sund que comme un grand canal commercial unissant la mer du nord à la Baltique, et les recherches ~~[illegible]~~ auxquelles je me suis livré à ce sujet comme les renseignemens que j'ai recueillis en général ~~[illegible]~~ ont eu ~~pour~~ un but ~~tout~~ différent de celui que vous vous proposez d'atteindre. Néanmoins ~~comme il existe une~~ ~~liaison assez intime entre~~ ~~par ceux~~ plusieurs des documens et des informations que je me suis procurés ~~me~~ pourraient me mettre en état d'aborder une

peut être

partie des questions que vous voulez bien m'adresser, si je les ~~avais~~ possédais ~~[illegible]~~ ~~[illegible]~~ à Copenhague où je n'ai apporté que ce qui se rattache ~~est~~ plus spécialement à mon service journalier et aux travaux que le Département m'a demandés. ~~Mais~~ J'ai laissé à Elseneur entre autres ~~Il~~ ~~Ce qu'il est indispensable~~ [illegible]

tout ce que je suis parvenu à me procurer sur le Danemark

entre autres matériaux, outre des notes ~~[illegible]~~ ~~de~~ ~~[illegible]~~ ~~en~~ mes cartes ~~[illegible]~~ manuscrites du Sund ~~[illegible]~~ du Kattegat, du ~~Skagerrak~~ et de la du Skaggerak du

Baltique ; ~~La première surtout~~
ainsi que ~~est indispensable et~~ les descriptions
spéciales de Hallek qui ont été publiées sur les
mers, par les amiraux Suédois et
Danois, ~~et~~ si ~~j'étais avec vous, elles~~
~~m'aideraient beaucoup à résoudre une~~
Il est indispensable
~~quelques unes de vos questions~~. ~~La première~~

d'avoir sous les yeux ~~en indiquant pour~~ rédiger le mémoire, dont vous vous êtes pourtant répondu à vos questions de ce ~~la première~~ ~~des cartes~~ surtout

la carte surtout ~~de la carte, celle~~ du Sund, ~~où les~~
~~indispensable pour diff~~ bancs qui
s'y trouvent et les différentes profondeurs
la distance depuis l'entrée du
de l'eau sont indiquées avec soin, ~~et~~
Cattegat jusqu'à celle de la Baltique.
~~mais~~ si vous ne la possédez pas
je vous engagerais à vous la procurer,
vous la trouverez ~~elle se trouve~~ au dépôt des
~~au dépôt~~
cartes à Copenhague.

~~Les~~ Les deux premières questions ~~sont~~
~~faites à résoudre~~ ne paraissent ~~...~~ présenter de grandes difficultés

me semblent

~~La meilleure saison pour naviguer dans~~
~~le Cattegat et pour passer le Sund est~~
Ceux ~~ordinaire~~ depuis le commencement du
mois de mai ~~jusqu'à la fin~~
d'~~octobre~~, ~~mais on peut l'étendre~~
~~pour~~ aller ordinairement
~~de mars au~~ et ~~la plupart du temps~~
depuis ~~le printemps~~ le commencement de mars,
quoiqu'il y ait à cause des équinoxes il souvent des tempêtes
pendant les premiers jours de ce mois,
jusqu'à la fin d'octobre. Le Cattegat

qu'on navigue ~~ordinairement~~ dans le Cattegat et qu'on passe le Sund

et le Sund comme la Baltique ne
sont pas ~~ordinairement~~ communément considérés
comme propres à la navigation
pendant les mois de ~~Octob~~ Novembre
Décembre Janvier et Février. Cependant
depuis le mois de Septembre 1831
que je suis arrivé à Elseneur ~~la~~
jusques à ce moment la navigation dans ces mers
~~navigation~~ n'a pas été interrompue
un seul jour de l'année
en 1830 par exemple le 1er navire français entrant
~~passa le Sund~~ de la mer du nord
passa le Sund le 14 avril et celui
qui quitta le dernier la Baltique
~~passa le Sund~~ pour retourner en France
passa ce même détroit le 27 novembre
en 1831 le 7 mai et le 28 9bre
en 1832 le 17 mars et le 12 id
et en 1833 le 6 mai et le 15 Décembre
furent les deux ~~termes extrêmes~~ semblables pour
les navires français. J'ajouterai
qu'un de nos navires qui ~~était~~ s'était réfugié
à Dantzig pour réparer des avaries
vient de passer le Sund le 16 du mois
courant pour rentrer en France.
~~L'opinion~~ Des marins expérimentés
que j'ai eu occasion de consulter, pensent

quil est a peu près impossible de tenir
sans danger la mer dans le Cattegat, non pas
précisément lorsque le vent est
contraire pour passer le Sund, mais
s'il y règne de gros tems et que pour
éviter des (avaries et ~~gelan~~ même des naufrages
~~malheurs~~, des navires
doivent chercher un refuge dans les
ports de Kensöe, Vingöland ou
Warberg sur la côte de Suède ou
à Frederikshavn sur la côte (N. ouest ~~ouest~~
du Jutland

Pour se rendre de Cattegat dans
la Baltique ou vice versa de
la Baltique dans le Cattegat
on peut passer soit entre les Iles de
Saltholm et Amak, soit entre
Saltholm ~~la premiere de ces Iles~~ et la côte de
Suède, quoiquil y ait des marins
qui pensent que le premier de ces ~~Drogden~~ passage
appelé Drogden, est le seul par lequel des vaisseaux
de ligne puissent entrer dans la
Baltique

67

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage ~~est un peu au large du navire de guerre stationnaire~~, à deux ou trois encâblures, ~~afin de ne pas le gêner. Ce navire~~ est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à ~~son~~ bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont ~~absolument nécessaires~~ aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. ~~Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.~~

~~Les capitaines doivent~~ avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. ~~Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.~~

Marginal manuscript notes (left): est le plus convenable, surtout pour les navires qui ont des marchandises à débarquer à Elseneur, est / ǂ Sud ouest du navire stationnaire qui / ǂ le meilleur ancrage est sur le fonds appelé le banc ( )

(right): ǂ de guerre du / du stationnaire / remis / les autres documents doivent être portés immédiatement chez le Consul de France, par le capitaine qui est tenu de remettre également à la chancellerie du consulat, après l'expédition par la douane du Sund, les connaissements et le manifeste du chargement, ainsi +

(bottom): # à l'exception néanmoins des effets destinés pour des ambassadeurs, Ministres ou Consuls de France qui sont expédiés gratuitement. Bien que le Consul de France soit autorisé par son gouvernement à se charger de tout ce qui concerne les navires de sa nation néanmoins, comme il n'a pas cru utile au bien du service, # les capitaines devront de profiter de cette autorisation [illegible] pour toute autre dans qu'ils leur seront [illegible] à moins toutefois qu'ils ne préfèrent payer eux-mêmes les droits, comme ils en ont la faculté, mais ce qui dans certains cas entraînerait des délais.

+ que le passe-port de la dite douane, et la spécification des droits prélevés [illegible] parcelle.

(lower left): [illegible] premier le fond [illegible] lettres de crédit nécessaire pour les principaux ports de la Baltique [illegible] afin d'y réparer des avaries ou

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux, qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

D'après les traités & d'anciens usages tout navire arrivant à Elseneur doit arborer son pavillon en passant devant la Forteresse de Cronbourg; s'il négligeait cette formalité, il s'exposerait à recevoir un coup de Canon de Semonce qu'on lui ferait payer.

Le meilleur mouillage, et le plus convenable pour les navires qui ont des marchandises à débarquer à Elseneur, est à deux ou trois encâblures Sud-ouest du navire stationnaire qui est ordinairement un brick de 18 Canons; le meilleur ancrage est sur le fond appellé le Banc. Les Capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à bord du stationnaire, mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la Douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire

l'acte de francisation,
le Congé,
le rôle d'équipage,
le journal timbré,
les connaissements et un
manifeste de la douane du lieu de leur départ, ce dernier document qu'ils soient chargés ou en lest.

Les Connaissements & le manifeste sont remis à la Douane; les autres papiers au Consul.

Bien que le Consul de France rende aux Capitaines de sa nation tous les services qui dépendent de lui, ils doivent avoir à Elseneur un Consignataire qui réponde à la Douane du Sund de tous les droits relatifs à la Cargaison & de ceux de fanaux, passeport & autres qui sont à la charge du navire & qui leur fournisse les fonds et les lettres de crédit nécessaires pour ~~le~~ les principaux Ports de la Baltique & à leur retour, pour ceux de la Suède & de la Norvège.

Pour descendre à terre, les Capes peuvent se servir de leur canot & y transporter des marchandises & des passagers, en observant seulement de ne décharger celles-là qu'après que leur Consignataire en ait fait la déclaration à la Douane & de faire aller ceux-ci au bureau de la Police pour mettre leur passeport en règle. Si le Capne préfère descendre à terre dans un bateau du pays, ce qui est à recommander si le vent est un peu fort depuis l'est jusqu'au Sud-ouest par le Sud, il n'a qu'à mettre son pavillon noué. Il y a toujours un bon nombre de ces embarcations sur la rade, elles mènent les Capes à terre & les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provisions d'eau & autres moyennant le payement de la taxe suivante

Depuis le 1 Avril jusqu'au 31 Sept. par le beau tems envn ƒ 27.
mais elle augmente ~~[illegible]~~
~~[illegible]~~ jusqu'à . . . . " " 37
" " 47
suivant que le tems est plus ou moins mauvais, " " 56
ce qui est indiqué par un, deux ou trois ballons hissés par ordre du Stationnaire à un mât de pavillon à l'entrée du Port.

Depuis le 1er Octobre jusqu'au 31 Mars la sus dite taxe augmente encore d'un tiers.

Chaque passager paie suivant la saison & le tems de 6 à 8 francs & les marchandises qui ne sont pas la propriété du Capne d'après une taxe.

Si le Capne descend à terre & va jusqu'à lui adressera Au sortir de la maison de quarantaine, le Commis de son Consignataire l'accompagne à la douane où il devra remettre ses connaissements & ~~le~~ ~~conn~~ manifeste de la douane du lieu de son départ, de la Douane il va chés son Consignataire & delà au Consulat pour remettre ses papiers de bord & faire sa déclaration.

La maison de quarantaine et la Douane sont ouvertes tous les jours, y compris les dimanches & jours de fête depuis le 1er Avril jusqu'au 31 Sept de 5 h. du matin à 8 h. du soir
" le 1er Oct. " " 31 Mars " 6. " " 8 " "

Il arrive souvent de —
Précautions pour les navires destinés pour les ports de Russie.

Les navires venant d'un Port en deçà du Cap Finistère qui déchargent des marchandises dans le Port d'Elseneur encourent les frais suivants, pour un navire du port de 100 tonneaux:

à l'entrée

droit de tonnage —— env.	fr 120.
frais de Douane ——	12.
droit de fanaux ——	70
" du Port ——	30
	fr 232
à la Sortie en tout, y compris l'arrimage pendant 3 semaines environ	240
total	fr 472

Lorsque seulement une partie de la Cargaison est déchargée, les frais d'un navire de 100 T. sont comme suit:

fanaux pour l'entrée & la Sortie	fr 75.
droits du Port & menus frais	" 36.

et en outre 1/5 fr par tonneau de tonnage de la quantité qu'il a déchargée — Le pilotage pour l'entrée & la Sortie est de 2 1/5 fr par pied — avec augmentation d'un quart[1]

Le Port d'Elseneur a 15 pieds de profondeur à l'entrée et est très sûr.

A dater du 1er Avril un bateau à vapeur de la Douane sera stationné à Elseneur pour remorquer moyennant une rétribution modique les navires entre le Kullen & Steveny.

Observations sur les ancres, cables &a

[1] depuis le 31 Septembre au 31 Mars

Øresunds & Strømtoldrulle for Frankerig.

§ 1.

Siden de ved Handelstractaten af 23de August 1742 stiftede gjensidige Handelsforbindelser, som i Følge Convention af 30te Septemb. 1749 fremdeles ere bestaaende, have de franske nydt den samme Behandling, som i Danmark tilstaaes de meest begunstigede Nationer. I Overeensstemmelse hermed ere de franske Skibe og Varer i disse, samt i andre priviligerede Nationers Skibe, undtagne fra de forhen som upriviligerede af samme erlagte Afgivter, saa at de, i Følge denne Handelsovereenskomst, ikkun have, naar de medbragte Documenter befindes i behørig Orden, at betale Øresunds og Strømtoldafgivterne efter følgende Tariffer og Regler, som, hvad de Varer angaae der ere specificerede i den i Aaret 1645 ordnede Tarif, ere affattede i de i denne fastsatte Bestemmelser, og, hvad de Varer angaae som ikke i bemeldte Tarif ere nævnede, ere i Henhold til Tractatens 4de artikel ansatte til de Størrelser, der ere hjemlede i Brug og Sædvane eller saaledes som de ved Overeenskomst med andre priviligerede Nationer ere blevne bestemte. —

§ 2

Tarif for Told af Varer i Almindelighed.

A.

		Toldpræcies Rdl.	Styver
Aal	1 Last, 6 Fade eller 12 Tønder	„	30
Aarer, store	1 Skok	„	12.
id , smaae	1 Skok	„	8
Allehaande,	100 ℔	„	9
Allun	1 Skp.	„	12.
Ankerstokke, som Planker af Eeg paa 21 Fod			
Anis	100 ℔	„	9
Appelsiner, som Oranger.			
Arrak	1 Anker	„	6
Arsenicum, som Spydglands			

Aske, Potaske eller calcineret	1 Last eller 12 Tönder	1	–
Tangaske	1 Skd	„	6
Vedaske, eller blaae	1 Last eller 12 Tönder	„	12
Asketræe	40 Stykker	„	36
Atlask	8 id	„	36
Auripigmentum	100 ℔	„	9
B			
Baadshagestager, som ordinaire Sparrer			
Baand af Linned og andre ikke særskilt benævnte Baand	50 ℔	„	30
af Silke med Guld & Sölv	1 ℔	„	5
af Silke og Floret	12 ℔	„	30
Baandstager	2000 Stykker	„	8
Baratter af Silke	8 id	„	36
Bai, see uldne Söier.			
Beeg (: grob Band :)	1 Last eller 12 Tönder	„	18
Beeg (: klein Peek :)	id id	„	9
Bernsteen, forarbeidet eller Rundværk	30 ℔	„	36
smaat filet eller Affald	4 Skd	„	36
Beverskind	100 Stykker	1	–
Bielker af Eeg	10 id	„	30
af Fyr	id id	„	15
fra Riga, forholdsmæssigt efter Længden			
Bjergmoes	1 Skd	„	9
Birketræe	40 Stykker	„	36
Blaar af Hamp og Hör	10 Skd	„	36
Blaarlerred, som cracaus Lærred			
Bleghvid	1 Skd	„	6
Blick-Jern	id	„	6
id i Foustager	8 Foustager	„	24
id Kobber	1 Skd	„	24
Blommer	2 Piber	„	36
id, ungerske	800 ℔	„	18
Bly	1 Fuder eller 6 Skd	„	24
Blyant	1 Skd	„	6

Boghvede	1 Læst eller 12 Tönder	„	12
Bohler, som Planker			
Boldavet, i Almindelighed, see Lærred			
id fra Pillau	4 Stykker	„	3
Bolster, som Dynevaar			
Bombasin, see uldne Töier			
Bommercie	24 Stykker	„	30
Bomsparrer, som Master under 7 Palm			
Bomuld	100 ℔	„	18
Bomuldslærred, som Cattun dug			
Brocade	1 Stykke	„	18
Brodder af Eeg	1 Skok	1	„
„ af Fyr under 15 Fod	1000 Stykker	„	36
„ —„— af 15 Fod og derover som Planker			
Brændeviin			
Fransk & Spansk	1 Oxhoved	„	24
Rhinsk	1 Ahme	„	24
Cognac	id	„	24
af Korn	1 Læst eller 12 Tönder	1	24
Brød af Rug	1 id id	„	12
af Hvede, som Tvebakker			
Bugspryd, som Master fra 7 til 14 Palm			
Bukkeskind, store	20 Degger	„	36
id smaae, eller Kidskind	1000 Stykker	„	9
Buldan, som dobbelt Boldavet			
Byg	1 Læst eller 20 Tönder	„	24
Byg Meel	1 id „ 12 id	„	24
Bönner	id id	„	12
Bösserör, korte	4 Dusin	„	24

C

Cabeljau	1 Læst eller 12 Tönder	„	12
Cacao	100 ℔	„	24
Caffa, see uldne Töier			
Caffebönner	100 ℔	„	24

Calemank, som Bombasin					
Calemink fra Rusland, som Dreil					
Calmies		100 ℔		„	6
Cambridgs, som Netteldug					
Camelot		12 Stykker		„	30
Cameelhaar		50 ℔		„	30
Canariefröe		1 Fad		„	6
Caneel		100 ℔		„	36
Canifas, see Lærred.					
Caninhaar		50 ℔		„	30
Caninskind, sorte		1000 Stykker		„	18
id graae		id		„	9
Canoner see Jern og Messing					
Capers		2 Piber		„	36
Cardemomme		100 ℔		„	36
Carduan, see Læder					
Cassia fistula og Lignea		100 ℔		„	36
Cassiant som Bombasin					
Cassimir som Klæde					
Castanier		36 Bosseaux		„	36
Cathrineblommer		100 ℔		„	9
Cattundug, hvide ordinaire		16 Stk		„	30
Cement		1 Læst, 6 Skp eller 12 Tønder		„	36
Chalon, som Bombasin					
Cider		1 Oxhoved		„	12
Cipres Kister og Kasser		1 Stykke		„	3
Citroner friske, see Oranger					
id saltede, som Lemoner.					
Cochenille		100 ℔		„	36
Corender		800 ℔		„	36
Coriander		800 ℔		„	36
Cubeber		100 ℔		„	12
Cuirasser		15 Stykker		„	24

D

Dadeler	100 ℔	„	9
Damast af Linned	12 Stykker	„	30
ᴅᴏ af Silke, som Atlask			
ᴅᴏ af Uld, som Bombasin			
Dehler, preussiske			
af Eeg	1 Skok	1	„
af Fyr under 21 Fod	1 ᴅᴏ	„	36
af 21 Fod og derover, som Planker.			
Dekkener til Senge & Heste			
grove	4 Dusin	„	30
fine 8 Stykker	8 Stykker	„	30
Dosinken, dobbelt, som Klæde			
ᴅᴏ enkelt, see uldne Töiet			
Draget, som enkelt Sai			
Dreiel	20 Stykker	„	30
ᴅᴏ Förklæder eller Haandklæder	100 ᴅᴏ	„	30
Duun	1 Skd	„	36
Drelg, ordinaire	40 Stykker	„	30
fiint	ᴅᴏ ᴅᴏ	„	36
Dynevaar fiint	8 ᴅᴏ	„	30
groot	50 ᴅᴏ	„	30

E

Edike. Viin	1 Faa, 2 Piber 4 Oxhovd	1	„
Cider	2 Oxhovd	„	9
Øl	2 ᴅᴏ	„	9
Egetræe eller Blokker	25 Stykker	„	36
Elephanttænder	100 ℔	„	9
Enebær i Maal	1 Last eller 12 Tönder	„	30
i Vægt	800 ℔	„	36
Enebærstager	1000 Stykker	„	16
Engeskjær	1 Skd	„	9
Erter	1 Last eller 12 Tönder	„	12

F.

Faareskind	1000 Stykker	„	36
Farveurter, ei særskilt benævnte	4 Skd	„	36
Fjer	1 d°	„	6
Figen	400 ℔	„	9
i Kurve	1 Kurv	„	1
Filt, som enkelt Sai			
Filthatte	1 Fad	„	12
Fisk, saltet Torsk og al anden ikke heri særskilt ansat saltet Fisk	1 Læst eller 12 Tønder	„	12
tør	1 d° eller 1000 Stykker	„	30
saasom	2 Skd	„	5
Graasei	1 Tønde	„	1
Rotskjær	4 Voger	„	1
Spuren,			
Torsk og al anden tør Fisk som ikke særskilt er nævnet			
Fidt, Kiøkkenfidt	1 Læst	„	36
Flagdug, som Sarge			
Flagstænger	25 Stykker	„	30
Flamsklærred — fra Holland, som hollandsk Lærred fra Curland, som Cracauslærred.			
Flaskefodre	40 Stykker	„	36
Flesk	1 Skd	„	6
Flonel, som enkelt Sai.			
Flor som Silke			
Fløiel, fiint	1 Stykke	„	9
Halvfløiel	8 Stykker	„	36
Flyndere, tørre	1 Læst eller 20,000 Styk	„	12
Folie	100 ℔	„	36
Fryndser af Silke	2 ℔	„	5
af Uld	8 ℔	„	15
Fustian	24 Stykker	„	30

G.

Gallas	800 ℔	„	36
Galmeie	6 Skd eller 1200 ℔	„	36
Galæbler	400 ℔	„	18

Garn, Kabelgarn		1 Skt		„ 6
Blaargarn		do		„ 9
Hörgarn		do		„ 36
Bomuldsgarn og Twist		50 ℔		„ 18
Cameelgarn				
Elberfeldtsgarn,				
Traad,				
Tyrkisk Garn og				
Uldent Garn		50 ℔		„ 30
Seilgarn		1 Skt		„ 36
Gaze, som Flor.				
Gedehaar		1 Skt		„ 9
Gedeskind		1000 Stykker		„ 36
Geværer til Soldater		100 Stykker		„ 24
Glasvarer:				
Flasker (Bouteiller)		30 Skok		„ 30
i Foustager		1 Fad eller 2 Piber		„ 12
Vinduesglas, fransk, hessisk, dantzigsk og alt andet		4 Kister		„ 36
Gleise		6 Skt		„ 36
Graasærk		1000 Styk		„ 36
Granstenger, som ordinaire smaae Sparrer				
Grim eller Greis		1000 ℔		„ 36
Grovgrön, see uldne Toier				
Gryn:				
Boghvedegryn		1 Last eller 12 Tönder		„ 18
Bankebyg				
Byggryn og				
Grauppen		1 Last eller 12 Tönder.		„ 36
Havregryn		1 do do 12 do		„ 12
Hirsegryn		1 do do 12 do	30	„ 20
Mannagryn		100 ℔		„ 9

Perlegryn	200 ℔		" 9
Risengryn	200 ℔		" 9
Guldpele	20 Stykker		" 30
Gummi	200 ℔		" 9
Gurgemeie	100 ℔		" 12
Gulestene som Ølands Steen			
H.			
Haandspiger, som ordinaire Sparrer			
Haardug	40 Stykker		" 30
Handsker, russiske	1000 Par		" 36
Hagel	100 ℔		" 4
Hamp	1 Læst eller 6 Skt		1 "
Hampefrøe	1 " " 24 Tønder		" 18
Harnisker	100 Stykker		1 "
Harpix	1 Skt		" 6
Havre	1 Læst eller 24 Tønder		" 12
Meel	1 " " 12 "		" 24
Hellebarder	100 Stykker		" 24
Helsingedug, som Seildug			
Hermelin,	5 Timmer		" 9
Heste	1 Styk		" 36
Holt: Azynholt			
Stokfiskeholt og			
Fustik	800 ℔		" 30
Baadsholt og			
Baadsaareholt	100 Stykker		" 24
Barkholt som Planker af 21 Fod			
Bohlholt og			
Bauholt og			
Langholt, som Bielker af Fyr.			
Brasilieholt			
Fernambukholt			

Holt					
Provence holt,					
Sandel					
Sapanholdt, og					
alle övrige ikke særskildt					
nævnte Farvetræsorter —		100 ℔		„	3
Fadholt					
Franskholt					
Klapholdt og					
Tibenholt — — —		1 stort Hundrede		1	„
Blauholt					
Caliaturholt samt					
Campecheholt					
Fisetholt					
Galleeholdt, og					
St Marten — — —		1000 ℔		.	36
Krumholt					
Knæer					
Kiölholt og					
Skibsholt — — —		25 Stykker		„	36
Splitholt — — —		150 Stykker		„	3
Kreutzholdt og					
Vierteltholt — — —		1 Skok		.	24
Pahlholt, som Master					
Dockenholt og					
Söholdt — — —		100 ℔		„	7
Rundholt, som Master					
Höltzer fra Riga, som Master					
Honning — — — —		1 Læst eller 12 Tönder		1	12.
Huder.					
Elendshuder					
Hjortehuder og					
Rensdyrhuder —		1 Degger		„	9

Hestehuder				
Oxehuder og				
Koehuder				
törre		10 Degger		.. 36
saltede		1 do		.. 6
beredte		1 do		.. 6
Humle		1 Skt		.. 6
Humlestanger som Baandstager				
Huusblas		100 ℔		.. 6
Hvede		1 Last eller 20 Tönder		1 ..
Meel		1 do à 12 do à 200 ℔ pr Tönde		.. 24
Hvidlinger, törre, som Flyndere.				
Hör, fin		4 Skt		1 ..
hertil regnes				
Amsterdammer				
Droyaner				
Estricks				
Heiligen				
Knokken				
Lieflands				
Matten				
Narvas				
Notabene				
Paternoster				
Polsk				
Petersborger				
Rakitscher				
9 og 12 Kop				
1ste og anden Sort.				
Hör ordinair		6 Skt		1 ..
hertil regnes:				
Badstuben				
Curlands				

Farken			
Gesuitten			
Oberlands			
Pernauer			
Preussisk			
Rapen			
Risten			
Rotisk, omendog i Passet staaer 2den Sort			
2, 3 og 4 Baands			
6 Kop			
3die Sort			
heglet	1 Skto		„ 36
Hörfröe	1 Last eller 24 Tönder		„ 36
J.			
Jern: ankere			
Baandjern			
Bolte			
Canoner			
Göttlings Sihus			
Kakkelovne			
Kugler og			
Stangjern	1 Skto		„ 4
Ambolte			
Axler			
Gryder			
Plader			
Potter			
Rister			
Spader, og			
alt andet ikke sorskilt benævnt smeddet Jern i Arbeide	1 Skto		„ 6
Stöbt Jern for saavidt det ikke sorskilt er ansat	1 Skto		„ 6
Pander	1 do		„ 12

Ballastjern og		
gammelt Jern	1 Skpd	" 3
Osmunds Jern	1 "	" 2
Jerntraad som Staaltraad		
Itik	1000 Stykker	" 36
Indigo	100 ℔	" 36
Ingefær, tör	100 ℔	" 12
syltet	100 ℔	" 24
Juchter eller Jufter	1 Degger	" 9
Ister	1 Skd	" 6
K.		
Kaardefester	100 Stykker	" 8
Kallund, saltet	1 Tönde	" 3
Kalv	1 Stykke	" 24
Kalvskind	5 Degger	" 6
Kammerdug	8 Stykker	" 30
Kander	1 Kurv	" 36
Kar, Melkekar eller		
Bötter	5 Skok	" 9
Karter til Uld	1 Fad eller 30 Dusin	" 18
Katteskind see Vildkatteskind		
Kidskind, som smaae Bukkeskind		
Kirsei, osnabrugger	24 Stykker	" 30
af anden, som Klæde		
Kister	1 Læst	" 18
Kiöbmandskaber confer. § 7.		
Kjöd, saltet	1 Læst eller 12 Tönder	" 36
Klinger til Kaarder, Sabler, Sværd &c.	100 Stykker	" 24
Klokkemalm	1 Skippund	" 24
Klyverbomme, som Master efter Dimension		
Klæde, see ulne Varer		
Klædelister	30 Dusin	" 30
Knicker	1 Fad	" 18
Knuppels, hele	1 Skok	" 1

Kobber og Kobbertraad	1 Skb	"	24
Kobberrög	1 Skb	"	6
Kobbervand	1 Skb	"	6
Kobolt	100 ℔	"	3
Koe og Kvie	1 Stykke	"	36
Kommen i Vægt	100 ℔	"	9
i Maal	1 Tønde	"	12
Kork	30 Bundter	"	36
Krap	800 ℔	"	36
Krudt	100 ℔	"	6
Kruse	1 Kurv	"	36
Kultringer	10 Stykker	"	4
L.			
Lakrits eller Lakritssaft	100 ℔	"	9
Lammeskind	1000 Stykker	"	18
Lampers	12 ℔	"	30
Laurbær	200 ℔	"	9
Lax, saltet	1 Last, 6 Fade eller 12 Tønder	1	2
Leidsegrön som enkelt Grovgrön }			
Lemoner, friske, see Oranger			
saltede	1 Pibe	"	18
Liim	100 ℔	"	6
Lindser	1 Last eller 12 Tønder	"	30
Lucksei, som enkelt Sai			
Lunter	1 Skb	"	9
Læder, Affelds	200 ℔	"	9
Allun eller hvidt Læder	1000 Stykker	"	36
Bassanlæder	100 Degger	"	18
Carduan	1 do	"	6
Garlæder	1 do	"	6
Rothlas	10 do	"	36
Ruslæder	10 do	"	36
Ruslæder see Juchter			

Læder.			
Saalelæder	100 ℔	„	9
Semslæder	10 Degger	„	36
Vexlæder	1 ito.	„	6
Lægter, af Eeg	75 Styk.	„	30
af Fyr og Gran			
enkelte eller Straalægter	1000 Stykker	„	8
dobbelte eller Toplægter			
indtil 6 Favne	100 Stykker	„	30
dobbelte ell. Toplægter			
fra 6 til 7 Favne	75 Stykker	„	30
fra Seenaue	100 ito	1	„
norske og svenske som Splitholt			
Lærred.			
dobbeltbredt, fransk eller			
danziger, boldavet			
eller Canifas	8 Stykker	„	30
Hollandsk Lærred ell.			
Sleslærred	1 Fad eller 12 Stykker	„	30
Enkelt, Melvings, Bold-			
avet eller Canifas			
pommersk og alt andet			
ikke særskilt			
benævnt Hörlærred	20 Stykker	„	30
Stettinsk Lærred	30 Stykker	„	30
Cracaus Lærred	40 ito	„	30
Sort Blaarlærred	80 ito	„	30
Stift Lærred	1000 Alen	„	30
Lög	2 Tönder	„	3
M.			
Maarskind	1 Timmer	„	30
Makaisee ubn. Varer			
Makrel, som Lax			
Malt	1 Last eller 20 Tönder	„	18
Mandler	100 ℔	„	9

Manniget	100 ℔	"	9
Master og alt andet ikke serskildt benævnt rundt Fyr og Grantræ			
af 15 Palm og derover	1 Stykke	"	24
fra 7 til 14 Palm	1 do	"	8
under 7 Palm	25 do	"	30
Messing	1 SkՖ	"	24
Messing Kanoner som Messing			
Messingtraad og Messingarbeide som Messing			
Metal og Metalkanoner som Messing			
Miöd	1 Læst eller 12 Ahmer	1	24
Mohnfröe som Canariefröe			
Multum som enkelt Öl			
Musselin som Kammerdug			
Muskater	100 ℔	"	36
Muskatblomme	100 ℔	"	36
Musketter som Geværer			
Möllevinger	1 Stykke	"	8
Mömme	100 ℔	"	9
N.			
Nagler, af træ	10,000 Stykker	"	9
Negenaugen	1 Tönde	"	8
Nelliker	100 ℔	"	36
Netteldug, fiint, som Kammerdug; grovt, som Kattundug			
Nymberg Varer	1 Fad	"	30
Nödder	1 Læst eller 12 Tönder	"	12
O.			
Odderskind	100 Stykker	1	24
Okker	200 ℔	"	9
Olie: Bomolie, Lissabonsolie og Olivenolie	1 Pibe eller 900 ℔	"	36
Hampolie			
Linolie			
Rapolie			

Olie, Roeolie og Hundsfiskolie	1 Læst eller 8 Ahmer	„ 36
Oliver	1 Pibe	„ 18
Olmerdug som Bomersie		
Operment see Auripigmentum		
Oranger og Lemoner, friske	1 Kiste eller Kasse	„ 2
Orleans	100 ℔	„ 9
Ost	1 Skℓ	„ 4
Oxe	1 Stykke	„ 36
P.		
Paklærred som Cracauslærred		
Papir	8 Baller	„ 30
Parkum som Bombasin		
Paradiskorn	1000 ℔	„ 30
Pastel	200 ℔	„ 9
Peber	100 ℔	„ 12
Perpetuel, som enkelt Grosgrön		
Planker af Eeg og Fyr		
af 21 Fod og derover	1 Skok	1 „
fra 20 til 15 Fod	1 id	„ 24
under 15 Fod som Bredder		
Petites rogales som dobbelt bredt boldavet		
Pledding som Cracauslærred		
Plyds som Halvflöiel		
Pomerantser som Oranger		
Pompelader som Saalelader		
Pompetræer som	25 Stykker	„ 36
Passementer af Guld og Sölv	1 ℔	„ 5
af Silke	2 ℔	„ 5
Pruneller	100 ℔	„ 9
Pudder som Stivelse		
Pærer som Træfrugter		
Q.		
Quiksölv	50 ℔	„ 36

R

Raaer, Skibsraaer, som Master fra 7 til 14 Palm		
Raff og Rasz[illegible]	1 Last eller 8 Oxhovd	„ 36
Rafter	1 Skok	„ 24
Rapsfrøe som Roesfrøe		
Ras, som blaamengel Rosette		
Rask som Bombasin		
Rattin som Klæde		
Ravndug som Kracauslærred		
Rendeltær som Bjelker af Fyr		
Rhabarbara	100 ℔	„ 36
Ribber efter Dimension som Master og Rafter		
Riis 200	200 ℔	„ 9
Roesfrøe	1 Last eller 24 Tönder	„ 36
Roerstokke	1 Skok	1 24
Roerstanger	1 „	1 „
Romanskind	16 Dusin	„ 36
Rothsteen	30 ℔	„ 36
Rosette, see uldne Töier		
Rosiner	100 ℔	„ 9
smaae i Kurve	9 Kurve eller 400 ℔	„ 9
Rug	1 Last eller 20 Tönder	„ 24
Meel	1 „ „ 12 „	„ 24
Rum som fransk Brandevin		
Rundværk see Beensteen		
Röde, fra Danzig	1 Skd	„ 9
fra Stettin	200 ℔	„ 9
fra Sverrig	1 Last eller 12 Tönder	1 „
Rögelse	10 Oxhovd eller 200 ℔	„ 18
Raveskind	100 Stykker	„ 36

S

Sabler som Slagsværd		
Safran	2 ℔	„ 9
Salpeter	100 ℔	„ 9

Salt, fransk			
norsk			
portugisisk			
skotsk			
spansk og			
alt andet ikke sær-			
skilt nævnt Salt		1 Læst eller 18 Tønder	24
Lüneborgsk			
mecklenborgsk og			
Willicher		1 Læst eller 12 Tønder	36
Sardug og Sars, see uldne Töier			
Sassaparille		100 ℔	36
Sai i Stykker, see uldne Töier,			
i Vægt		50 ℔	30
Seildug		8 Stykker eller Ruller	30
Sennepsfröe		1 Læst eller 12 Tönder	30
Sild, saltet		1 do do do	24
röget		1 do do do	12
Straa-Bökling		20 Straae eller 1 Læst	3
Silke raa ufarvet og			
uforarbeidet		100 ℔	30
Syesilke og alt			
Slags forarbeidet som			
er i Vægt		12 ℔	30
Floksilke		8 ℔	15
Snore		2 ℔	5
Sirts		4 Stykker	15
Sirtscattun		8 do	15
Sirup		1 Fad, Pibe eller Stykke, 1200 ℔	36
Skiorter, skotske uldne		100 Stykker	30
Skrine, malede		1 Kurv	18
Skuffer		10 Skok	9
Slagsværd		30 Stykker	24
Smak		400 ℔	9

80

Smör	1 Last eller 12 Tönder	1 12
Soda	2 Tönder eller 1 Skib	„ 6
Spanskgrönt	100 ℔	„ 9
Sparrer		
store som Bjelker paa 36 Fod	75 Stykker	„ 30
ordinaire	1000 Stykker	„ 16
fra Memel i Almindelighed som Splitholt.		
Svenske		
9 Tommer tykke, som Bielker.		
7 til 8 Tommer tykke, som Master under 7½ Alen		
5 til 6 Tommer tykke som Master		
under 5 Tommer er ordinaire Sparrer.		
Specerie	25 ℔	„ 9
Spiger, som Söm		
Hollandske i Foustager	6 Tönder	„ 24
Spirer, see Master		
Sprit som fransk Brandeviin		
Spydglands	1 Skib	„ 12
Spydstager	400 Stykker	„ 24
Spydjern	100 „	„ 6
Staal	100 ℔	„ 4
Staaltraad	100 ℔	„ 4
i Kurve & Fade	1 Kurv eller Fad	„ 24
Staver, Pibe, og alle andre Slags	4 Skok	„ 3
Bunde som höre til Staver	2 „	„ 3
Steen, Ølands	100 Fod	„ 3
Stivelse	100 Stykker	„ 6
Stivelse	300 ℔	„ 8
Stoffer af Silke, som Baratter af Uld, som Bombasin		
Stormhuer	50 Stykker	„ 6
Strömming	1 Tönde	„ 2
Strömper		
Bomulds og blukkede Strömper	50 Par	„ 30

Strömper:					
fine Kirsey og vævede uldne		100 Par		"	30
grove uldne — — —		60 Dusin		"	30
Bomulds og strikkede					
Böne og Halvströmper — —		100 Par		"	30
uldne vævede Böne= og					
Halvströmper — — —		100 Par		"	15
Grove Klædeströmper		30 Dusin		"	30
Silkeströmper — —		12 Par		"	30
Stör — — — — — —		1 Læst, 6 Fade, 12 Tönder		1	12
Succade — — — — —		10 Oxhoved eller 150 ℔		"	36
Sukker.					
Candis					
Confect og					
Banquet		100 ℔		"	18
Puddersukker					
raa Sukker og					
Topsukker — —		100 ℔		"	9
Svedsker, ungerske —		200 ℔		"	9
ordinaire — —		400 ℔		"	9
Sverdposter — — — —		1 Skok		1	24
Svovl — — — — — —		1 Læst eller 12 Skd		1	"
Sæbe, grön — — —		1 do do do		"	36
hvid — — —		1 Balle eller 100 ℔		"	9
Sækkelærred, som Cracauslærred					
Söm, lybske og alle andre ikke særskilt benævnte		100 ℔		"	4
T.					
Taft — — — — —		2 Stykker		"	9
Tagrender — — — —		25 do		"	36
Talg — — — — —		1 Skd		"	6
Talglys, som Talg					
Tallerkener af Træe		20 Skok		"	8
Terpentin — — — —		1 Skd		"	6
Tiere (grob Band)		1 Læst eller 12 Tönder		"	18

Gjere (klein Thiere)	1 Læst eller 12 Tönder	„ 9
Tobak, spunden og i Blade	100 ℔	. 9
russisk eller ukraine	1 Skto, 10 Pud, 400 ℔	„ 8
Tougværk		
Kabbeltov		
Takkel og		
Trosser	1 Skto	„ 6
gammelt	10 Skto	. 36
Traad af Guld og Sölv	1 ℔	. 5
Syetraad	50 ℔	„ 30
Tran	1 Læst 8 Oxhovd eller 12 Tönd.	„ 36
Trille	20 Stykker	„ 30
Trip, see uldne Töier		
Træfade	5 Skok	„ 9
Træfrugter, Pærer	12 Tönder	„ 12
Abler	1 Læst	„ 6
Trætruge	20 Skok	. 36
Tvebakker af Hvede og andet Hvedebröd	1 Læst eller 12 Tönder	„ 18
af Rug	1 do do do	„ 12
Tyr	1 Stykke	. 36

U.

Uld, Beveruld	50 ℔	1 „
Spansk Uld	100 ℔	„ 18
fiin Uld	1 Skto	„ 9
grov Uld og tyrkisk Uld	1 Skto	„ 5
Flok Uld eller Skaaren Uld	8 Skto	„ 36
Uldne Töier:		
dobbelt Sai, Caffa, engelsk og Hollandsk Klæde	8 Stykker	. 36
Enkelt Bai	12 do	„ 36
dobbelt Bai	6 do	. 36

Uldne Töier:			
Dusinke, engelsk og Fjerlod eller hollandsk grovt Klæde	16 Stykker		.. 36
blaamenget Rosette	10 id		.. 30
dobbelt Makai og dobbelt Grovgrön	12 id		.. 30
Enkelt Sai, enkelt Makai, enkelt Grovgrön, Crip, Bombasin Sarge & Hverkengarn	24 id		.. 30
Skotsk, amsterdamsk, flamsk og fransk grovt Föi	1 Pakke eller 16 Stykker		.. 30
Ulveskind	100 Stykker		.. 36
V			
Vadmel, som enkelt Sai			
Vaide	1 Skd		.. 6
Valnödder	1 Last, 36 Bosseaux		.. 12
Vitriol	1 Skd		.. 6
Veldkatte og andre Katteskind	1000 Stykker		.. 36
Viin, Tolden heraf beregnes efter den i § 3 særskilt anförte Tarif.			
Viinsteen	1 Skd		.. 6
Vikker	1 Last eller 12 Tönder		.. 12
Virak, som Rögelse			
Vognskud, churisk	100 Stykker		.. 18
preussisk	100 id		1 ..
andre	1 Skok		.. 24
Voee	1 Skd		.. 9
Vox	1 id		.. 36
Voxlys, som Vox			

Zinober:		
fiin eller Vermillon	100 ℔	„ 36
ordinaire	100 ℔	„ 24
Zink, til Östersöen	1 Sk℔	„ 24
fra Östersöen	100 ℔	„ 3
Zobel af 100	af 100 rd Vardie	„ 36
Öl, engelsk og hollandsk	8 Oxhovder	„ 36
lybsk	6 Fade	„ 18
rostocker wismarsk og stralsunder	1 Last	„ 18
Mumme og Pryssing	6 Fade	„ 36

§ 3.

Tarif for Tolden af Vine.

Af Vine paa Foustager betales i Øresunds og Strömtold den tredivte Penge af Vardien, eller med fölgende Störrelser, beregnede deels efter de i Tractaten med de forenede Nederlande af 15 Juni 1701 fastsatte, og deels efter Brug og Sædvane vedtagne Priser for Viin i begunstigede Nationers Skibe. —

Vine	Fad Rd	Fad St	Boot Pibe Rd	Boot Pibe St	Oxhovd Rd	Oxhovd St	Antal Fiere Ahme Rd	Antal Fiere Ahme St	Anker Rd	Anker St
Italienske — — —	4	„	2	„	1	„	„	32	„	8
som disse behandles										
Canariesect										
Caps										
Constantia										
Corsicansk										
Madeira										
Malvasier										
Muscateller										
Peter Zemin										
Teneriffa og										
Yvica. —										
Spanske & Portugisisk forsaavidt de ikke ere indbefattede under andre her anförte Classer	3	„	1	24	„	36	„	24	„	6
Franske, forsaavidt de ikke særskilt ere anförte, samt alle franske Vine som passere Øresundet eller Belterne fra Stedet udenfor Frankrig	2	„	1	„	„	24	„	16	„	4
Rhinske og Ungarske — —	4	38⅖	2	19⅕	1	9⅗	„	38⅖	„	9⅗
Fölgende Vine:										
Charlevette										
Charente										
Croisic										
Laflotte										
Marenne										
St. Marten										
Nantes										
Poulegien										
Rochelle og										
Seudres — svare	1	24	„	36	„	18	„	12	„	3
Bordeaux Stadsviin og Libourne	1	35⅕	„	41⅗	„	20⅘	„	13 13/15	„	3 7/15

§ 4.

Tarif over de toldfrie Varer.

Følgende Varer ere ved Passagen gjennem Øresundet og Belterne aldeles frie for Told:–

Brande	Kridt
Brugt Flyttegods	Leerarter med Undtagelse af Pibeleer.
Brugte Klæder	Lodstene til Fiskegarn
Fersk Fisk med Undtagelse af Hummer og Østers.	Slibesteen
Graasteen	Steenkul
Guldmynter	Sølvbarrer
Guldstænger	Sølvmynter
Kalk	Strandet Tougværk.

§ 5.

Tolden beregnes efter den i Ladningspapirerne anførte Vægt eller Maal.

Forandring heri finder kun Sted, naar de i Papirerne opgivne Vægts og Maals-Benævnelser ikke ere Tariffens i hvilke Tilfælde Reductionen skeer til de tarifmæssige Benævnelser, som ere stemmende med det Steds, hvorfra Varerne ere udskibede.–

§ 6.

Paa Vægtsvarer godtgjøres den i Ladningspapirerne opgivne Thara.

Er ingen Thara angiven, tilstaaes 5 Procent for Varer i Sække, Pakker, Bundter, Baller og deslige, og 10 Procent for Varer i Kister, Kurve, Kasser og deslige.

§ 7.

Af de saakaldte Kiøbmandsskaber, det er Varer som i forestaaende Tariffer ikke ere nævnte, samt af Varer, som ikke saaledes opgives, at den anførte Told derefter kan vorde beregnet, betales 1 Procent af Værdien.–

§ 8

Værdien paa de i foregaaende Paragraph omhandlede Varer bestemmes efter de i Ladningspapirerne anførte Priser, men, naar disse mangle, eller de urigtigen deri ere anførte, bestemme Toldkamrene, efter bedste Skjønnende, Værdien efter gangbare Priser.

Naar Værdien ikke er anført paa Bagsiden af det engelske Document, som kaldes Cocquet, eller tydelig Factura ikke medfølger, da antages alene Værdien paa Forsiden til Regel for Afgiften.

§ 9.

Naar franske Skibe indtage Varer i en ikke i Frankrige beliggende Havn og føre dem til et upriviligeret Sted, betales af de i § 7 omhandlede Varer 1¼ Procent.

I samme Tilfælde betales af spanske og portugisiske Vine, for et Fad 4 Rigsdaler, for en Pibe 2 Rigsdaler, for 1 Oxhoved 1 Rigsdaler, for en Ahme 32 Stiver og for et Anker 8 Stiver.

§ 10.

Naar en Ladning er indtagen i en fremmed Havn for fremmed Regning og føres til et Sted, som erlægger Rosenobelafgiften, betales een Rosenoble for Ladningen med 4 Rigsdaler 36 Styver. Sild og Saltladninger ere herfra undtagne.

§ 11.

Skipperne ere, naar de ikke gjøre sig skyldige i Svig, tilstaaede fire Procent af den efter forestaaende Tariffer beregnede Told.

§ 12.

Fyrpenge betales for hver Gang et Skib passerer Øresundet eller Belterne; de betales med 2 Rigsdaler for Skibet, og naar det er ladet med 2 Rigsdaler for Ladningen.

Ladningen er fritagen, naar den

bestaaer af Tag eller Muursteen eller er under 6 Læster Læsten beregnet: af Flydende Varer til 8 Oxhoveder, af Vagtsvarer til 6 Skk, og af Varer efter maal til saa mange Tönder, som i Tariffen ved hvert Slags Tönde gods findes anfört. For 8 Heste beregnes som for fuld Ladning.

§ 13

Ved Klarering betales i Sportler og Skriverpenge

A. I Øresund	Rigsdaler	Styver
I. For hver Klarering:		
1. Til Tolddirecteuren	½	"
2. I Pasprenge	2	"
hvorunder indbefattes Kemmerernes, og Stempelforvalterens Sportler, Stempelpapirspenge &c.		
3. Til de tvende Underloopere	"	12
4. Til Vagtskibet	"	6
II. I sordeles Tilfalde		
1, a. Til Coltinspecteuren	1	"
b. Til Quarteermesteren på Inspecteurens Chalup	"	6
Disse Sportler erlægges kun da, naar der med Skibet ikke følge behörige Documenter, som bevise at Skibet er hjemmehörende i Frankrige, eller som kunde, ifölge Tractatens 9de Artikel, tjene til Passe, og forklare hvad Told der bör betales.		
2. Til Translateuren:		
a. For Angivelsens Udferdigelse af et ladet Skib	"	24
af et ballastet eller med Steenkul ladet Skib	"	12
b. Naar det forlanges, at han af en Ladning skal gjöre speciel Udregning over hvad hver Indlader, af den hele summarisk beregnede Told, for sin Deel har at erlægge, betales:		
for 1 til 4 Connossementer	"	32
for hvert af de Overstigende pr. Stykke	"	8
for 1 til 6 Cocquets	"	32
for hvert Overstigende pr. Stykke	"	5

	Rigsdaler	Styver
3. Til Passkriveren, naar Skipperen forlanger sit medbragte Pas tilbage, betales for Afskrivningen — — —	"	8
4. I overordentlige Fattigespenge — — — — —	1	"

Disse betales:

a.. Naar Skipperen forlanger at expederes udenfor den sædvanlige Expeditionstid, som opgives i § 18.

b. Naar Expedition forlanges förend Skibet nordfra er passeret Sundtoldlinien.

c.. Naar Documenterne sendes til Helsingöer for at expederes förend Skibets ankomst Syd fra.

d. Naar Skipperen seiler bort, uden at modtage sit Öresunds Toldpas, og endelig

e.. Naar Papirerne bringes i Land ved andre end Skipperen, Styrmanden, eller den reisende Kiöbmand selv.

B. I Belterne

	Rigsdaler	Styver
1. Til Inspecteuren, Kassereren og i Stempletpapirspenge &c	2	16
2. I Overordentlige Fattigespenge, naar Skipperen forlanger at expederes udenfor Expeditionstiden i Lille Belt — — —	1	"
3. Til Vagtskibet — — — — —	"	6.

§ 14

Beregning af Told, Rosenobel, Fyrpenge, Sportler og Skriverpenge skeer i Species, som efter en antagen pari Cours betales med to Rigsbankdaler Repræsentativer for hver Rigsdaler Species. En Rigsdaler Species deles i 48 Styver —

§ 15.

Med Toldens Erlæggelse af Ladninger i franske Skibe, som gaae til Östersöen, gives Henstand indtil Skibets Tilbagekomst fra Östersöen, naar dette skeer inden 3 Maaneder, mod at et med tilstrækkelig Credit forsynet Sundklareringshuus i Helsingöer paatager sig at indestaae for Betalingen. Denne

erlegges straa ved Skibets Ankomst fra Østersøen; men naar det ikke er retourneret inden 3 Maaneder fra Klareringsdagen til Østersøen at regne, udredes det crediterede Beløb uden længere Henstand.

§ 16

Ethvert Skib er pligtigt at klarere de anordnede Afgifter, naar det paa sin Reise passeerer de saakaldte Toldlinier, som i Øresund er den Linie, som falder mellem Kronborgs Flagbatterie og den nordlige Pynt af Helsingborg; i Store Belt, Linien mellem Halskov i Sjelland og Knudshoved i Fyen; og i lille Belt, Linien mellem Strib i Fyen og den gamle Færgebroe ved Fredericia.

§ 17

Fra den i foregaaende Paragraph anførte almindelige Regel giøres dog følgende Undtagelser:

a. Skibe, som for Storm og Uveir nødes til at indkomme og søge Rheden, men igjen vende tilbage, ere fri for al Klarering.

b. Skibe som indkomme for at søge Com: or eller for at høre Ordres og vende tilbage uden at losse eller lade, ere frie for Told men betale blot Fyrpenge og Klarerings Omkostninger for Indgaaende.

§ 18.

Saavel i Sundet som i Belterne ere Toldkamrene paalagt at expedere de ankommende Skibe uden Hensyn paa Dagens Timer, men den egentlige Expeditionstid indskrænker sig til alle Søgnedage (Fredag Formiddag til Klokken 9½ undtagen) mellem Paaske og Michelsdag fra Kl. 8 til 11 om Formiddagen og fra Kl. 2½ til 7 om Eftermiddagen, samt mellem Michelsdag og Paaske fra Kl. 9 til 11 om Formiddagen og fra Kl. 2½ til 5 om Eftermiddagen.

Dog er det, forendmere at fremskynde Klareringerne igjennem Øresundet og tilveiebringe

begvem Expeditionstid, anordnet, at Skipperne kunne til andre Tider end de nævnte indlevere deres Skibs og Ladningsdocumenter og giøre deres Forklaring paa Øresunds Toldkammer til paafølgende Expedition, nemlig i Maanederne April, Mai, Juni, Juli, August og September fra Kl. 4 om Morgenen til Kl. 10 om Aftenen og i den øvrige Deel af Aaret, naar Søfarten ikke er standset formedelst Iis, fra Kl. 6 om Morgenen til Kl. 8 om Aftenen.

§ 19

De Skippere eller andre Personer, som gaae i Land ved Helsingør, for at klarere Øresundstolden ere i Toldkammertiden pligtige strax at begive sig til Toldkammeret uden forud at gaae ind i noget Huus. –

§ 20

For Overtrædelse af de gieldende Regler og andre begaaede Uordener erlægges:

1. For urigtig Angivelse af Ladningens Art og Størrelse samt for Gjennemseiling udenfor Nødvendigheds Tilfælde, bødes efter Forsættlighedens Grad, foruden at de anordnede Afgivter betales, indtil det dobbelte Beløb af af de intenderet besvegne Rettigheder. –

2. Naar Skibe bestemte til Kiøbenhavn seile derhen uden at klarere ved Øresund, og derfra sende Papirerne til Expedition, erlægges 5 Rigsbankdaler Sølv. –

Udfærdiget i Sund og Strømtoldcontoiret under det Kongelige Generaltoldkammer og Commercecollegium den 31 December 1833

Rosing

Bureauchef.

Quelques mots sur la Douane du Sund.

Une expérience de plusieurs années m'a prouvé qu'une grande partie des négociants fesant le commerce de la Baltique ne sont pas suffisamment instruites de la nature ~~et~~ de l'état actuel des droits du Sund, et qu'il existe très souvent des manières de voir erronées sur ce sujet qui donne lieu à des malentendus dont le résultat est à l'ordinaire une correspondance aussi désagréable que couteuse. Le but du court exposé ci dessous est de redresser ces erreurs autant que possible et je me flatte qu'il ~~ne~~ sera pas tout à fait sans utilité et qu'on ne méconnaîtra pas aussi ~~mes~~ les bonnes intentions en le publiant.

Sans vouloir m'étendre sur l'origine et l'histoire des droits du Sund, il me parait suffisant de dire qu'ils sont principalement basés sur le traité conclus en 1645 entre le Danemark et les Pays bas à Christianopel, ainsi que sur différents autres traités conclus postérieurement avec d'autres nations, traités qui ne dévient ~~les~~ uns des autres que peu quant au ~~la~~ principal, puisqu'~~e~~ ~~la fin de tous~~ dans tous le tarif des droits du traité de Christianople sert de base. Selon ce traité les droits payables sur les navires sont:

1° (Fyrepenge) Droits de fanaux

2° droit nommé de Rosenoble que les vaisseaux de Lubeck et de Rostock ont à payer

3° les droits à payer aux différents ~~e~~ employés de la Douane

4° Argent des pauvres

&a &a

Et d'autres qui ne sont pas d'une importance particulière.

Les droits sur les marchandises sont par contre d'une importance d'autant plus grande. Ces droits sont fixés presque pour chaque article et leur calcul, tant qu'ils se

rapportent par aux articles spécifiés dans le tarif, ordinairement pris au maximum d'1 p% de la valeur si les navires appartiennent à des nations privilégiées; la valeur des marchandises est déterminée par la Douane royale du Sund, si elle ne se trouve pas cotée dans les papiers du chargement. Mais si les marchandises se trouvent à bord de navires de nations non privilégiées, elles payent 1 et 1/4 p% de la valeur.

On croit fréquemment que les Capitaines ou les armateurs à leur passage par le Sund n'ont pas d'autres obligations que d'y payer les droits pour son vaisseau; que les commissionnaires à Elseneur peuvent faire eux-mêmes d'après leur propre conviction ou selon leur bonne volonté, la déclaration à la Douane du Sund sur les marchandises chargées pour compte de leur commettant, et que le payement des droits du Sund n'a lieu que chaque six mois ou même une fois par an: tout cela est une erreur. La douane royale du Sund n'a affaire qu'au Capitaine; c'est lui qui doit ~~acquitter les droits~~ à son passage par le Sund acquitter les droits sur son navire et sur sa cargaison, mais comme il pourrait éprouver trop de difficultés à avoir avec lui l'argent nécessaire pour acquitter les droits, les répartir ensuite entre les différents propriétaires des marchandises et à s'en rembourser, il doit présenter un commissionnaire qui le fasse pour lui.

Aussitôt qu'un Capitaine débarque et qu'il a passé par la quarantaine, il est tenu avant de pouvoir aller ailleurs de se rendre à la Douane, d'y délivrer ses expéditions du port de son départ ensemble avec les connaissements de sa cargaison, de donner tous les éclaircissemens que les employés de la douane pourraient lui demander et de déclarer quel est son commissionnaire auquel les papiers de bord et la passe…

Sund doivent être remis. D'après les expéditions et les connaissemens la douane arrange, calcule et fait un compte général des droits à payer sur le navire et la cargaison. Il est du devoir des employés de la Douane de se conformer strictement et avec fidélité au tarif de droits ~~existant~~ en vigueur et d'après les traités existants avec la nation à laquelle appartient le capitaine en question; mais ~~quand~~ quand il y aurait du doute ou des contradictions dans les papiers, ou si la valeur ~~n'~~était pas mentionnée quand elle ~~l~~ devrait l'être, ou quand les colis ne seraient pas pourvus d'une dénomination claire et en d'autres cas semblables, les employés de la Douane doivent agir d'après leur perspicacité et alors il est de leur devoir de ne pas porter préjudice à l'intérêt de leur couronne. Une fois qu'on a trouvé combien le capitaine doit payer, les papiers du chargement sont envoyés ensemble avec la passe du Sund au commissionnaire, si toutefois il a donné la caution nécessaire pour parer au payement des droits; sinon les papiers et la passe ne peuvent être reçus que contre payement en argent comptant; dans tous les cas ~~le paye~~ l'acquit des droits doit s'effectuer le 24 de chaque mois, excepté pour les navires anglais et français qui jouissent à leur entrée dans la Baltique d'un credit qui dure jusqu'à leur retour ou trois mois.

Voila le commissionnaire du capitaine en possession des papiers et c'est maintenant son affaire de voir comment il se remboursera du total des droits somme qu'il a payée ou qu'il doit payer. Les droits sur le navire sont naturellement chargés par lui sur le capitaine ou ses armateurs; le compte de la douane ~~[illegible]~~ sur le chargement, il le

fait circuler parmi les autres commissionnaires et chacun note et rembourse la part qu'il doit payer sur la marchandise de ses commettans; c.a.d il copie à la lettre ce que l'employé de la douane a écrit et ne saurait parler que dans le cas ou des erreurs ouvertes ou des fautes de calcul peuvent être prouvées. Dans les cas dont aux restent telles que les employés les ont cotés. Tout seureusement le commissionnaire de rembourser ses avances de la manière précitée, et de ce qu'il a peut être payé lui même pour ses amis; mais souvent et principalement quand les navires sont chargés de marchandises diverses avec beaucoup de commissionnaires une grande partie encore à ordre ou à l'adresse de maisons qui n'ont pas de commissionnaires à Elseneur, Si on considère maintenant que toutes les expéditions de navires doivent se faire avec la plus grande célérité possible, puisque la perte d'une seule demie heure peut souvent être incalculable, chacun conviendra facilement de l'embarras ou le commissionnaire et le capitaine peuvent être mis par là. Qu'y a t'il à faire? Le commissionnaire doit il débourser son argent pour des personnes qui lui sont étrangères et que souvent il ne connait pas même de nom? Le Capitaine doit il prendre sur lui le payement des droits pour se rembourser à la livraison des marchandises et dans le malheur possible de la perte de son navire y ajouter encore celle de ses avances? ou doit on souscrire une lettre de grosse (Bodmerey) (une Bomerie)? le propriétaire de la marchandise aurait alors à supporter une prime assez forte et des relations entre ~~le capitaine et~~ le négociant et le capitaine en seraient la suite, principalement pour ce dernier auquel la faveur ou défaveur des affréteurs ne peut

par être indifférente; donc le résultât en toujours: s'il y a perte, c'est au commissionnaire du Sund à la supporter et cela pour 2 à 3 pos de provision ou commission!! ⊘

Qu'il me soit maintenant permis de ~~conclure de cet exposé succint et franc~~ tirer quelques conclusions et quelques conséquences de cet exposé succint et franc, et d'exprimer quelques vœux dont l'accomplissement servirait à faciliter et à accellérer les affaires du Sund. ⊘

Chaque personne qui fait le commerce de la Baltique ne peut être indifférente aux droits du Sund et à la manière de les calculer. Le négociant ne peut pas faire un calcul juste des marchandises, s'il prend un taux non exact pour les droits du Sund; tout armateur, le séjour plus ou moins long du navire à Elseneur, ne peut pas être d'une moindre conséquence que les droits ~~quelque~~ peu considérables qu'ils soient qu'il a à payer sur plusieurs navires qui font plusieurs voyages par le Sund quand à chaque passage il peut y avoir une différence de 4, 5 à 6 écus et même plus. Le Capitaine peut encourir de grands embarras par son ignorance de l (modalitæt) des droits du Sund;

Quant à l'assureur, chaque heure qui prolonge ou raccourcit les risques en de conséquence, il serait donc fortement à desirer:

1° que les différentes corporations commerciales des nations maritimes tâchent d'engager leurs gouvernemens respectifs à porter à la connaissance du public commerçant et d'une manière authentique les derniers traités conclus avec le Danemark ensemble avec le tarif du Sund qui y appartient, pour que chaque sujet puisse connaître à l'avenir d'une manière exacte sur quoi il doit se baser. Il serait peut être encore mieux si les démarches nécessaires étaient faites officiellement auprès des gouvernemens danois pour le décider à publier lui

même ~~le~~ tarif du Sund qui contiendra
les indications nécessaires ~~pour~~ des
déviations faites d'après des traités en
faveur de différentes nations pour servir
en général à l'avenir comme une
base fixe à l'usage du commerce.

On doit d'autant plus s'attendre que ce
gouvernement aurait égard à une telle
demande qu'une institution consacrée
par la durée de plusieurs siècles et par des
traités ne ~~[illegible]~~ peut et ne doit
contenir rien de secret, et je le dis du
fond d'un cœur plein qu'aucun sacrifice
n'est trop grand pour un roi comme
celui qui orne maintenant le trône
du Danemark, lorsqu'il s'agit de
favoriser le bon et l'utile, vérité que
chaque ~~[illegible]~~ habitant pensant de
ce pays sentira profondément.

2° Que chaque expéditeur fasse faire
ses connaissements de la manière la
plus claire et conforme aux expéditions
de la douane de son port

3° Que chaque négociant qui reçoit
des marchandises par le Sund ait soin
d'y avoir un commissionnaire pour y
payer les droits du Sund pour lui

4° Que chaque capitaine qui doit
passer le Sund ait attention en signant
les connaissements dans le port de
départ à ce qu'il ~~de lui soit désigné~~
y soit fait mention de celui qui doit
payer les droits et pour le compte
de qui. Si des circonstances veulent que
des connaissements soient à ordre, quelques
lignes cachetées et remises au capitaine
serviraient à régler cet objet.

Ce n'est que de cette manière que la
méfiance et le doute pourront à
l'avenir être évités, que les malentendus
et les plaintes mal fondées cesseront,
car rien ne facilite ~~[illegible]~~ davantage
une chose ~~et~~ rien ne la rend plus agréable
pour un homme d'affaires que des
explications claires et précises.

Elseneur le février 1831

C. M.

G.

Extrait

Il est requis, et il l'a été de tout tems, par la Chambre des Douanes au Sund, que les lettres de mer, d'après lesquelles les droits de péage sont à prélever, soient traduites des langues étrangères dans lesquelles elles sont redigées. — Avant 1664, il fut du devoir des patrons de navires de soigner eux mêmes les traductions, avant de se présenter à la Chambre des Douanes pour être expédiés; mais ceux qui se chargeoient de ce travail étant devenus trop exigeans, il fut dans la dite année désigné un employé à Elseneur, pour faire les traductions pour le prix, dont il conviendrait avec les patrons des navires. L'exigence arbitraire n'ayant point encore par ce moyen été écartée, les translateurs suivants se sont entendus avec les Consuls étrangers & avec les expéditeurs de navires touchant un payement fixé et proportionnée à l'étendue du travail. Cette redevance (Sporteln) est encore du même montant que jadis, et sans augmentation de tems immémorial. Le translateur la prélève ainsi que pour son travail, et non pas à aucun autre titre. L'opinion que le translateur touche la redevance sans avoir eu un travail à exécuter d'écrire de ce que tous les patrons, sans distinction de nations privilégiées ou non privilegiées, qui viennent de Lubeck, Rostock, Frederikshamn, St. Petersbourg, Narva et de Wybourg, sont dans l'habitude de s'adresser, pour gagner du tems, non pas au translateur, mais aux employés de la Chambre des Douanes, (Camerics) ou aux expéditeurs de passeports, qui se chargent pour lui de la besogne. — En vertu de ce droit volontaire les dits employés ne s'attribuent rien de ce qui revient de droit au translateur, qui en met le montant en ligne de compte pour lui même. Les patrons y gagnent, parceque l'expédition est accélérée.

Il est bien vrai que le précédent translateur, le Sr. Sprunck, mort en 1819, avait omis pendant quelques années d'exiger des batimens Anglais, Hollandais & Suédois, venant avec des chargemens de quelque port de la Baltique, le salaire qui lui revenait, mais il est évident, que cette omission, dont la cause est inconnue, n'est point obligatoire pour le successeur, & il peut encore moins être prétendu, que celui-ci l'étende aux batimens de toutes les autres nations.

Quant aux patrons prussiens en particuliers, qui apportent des ports de la Baltique des papiers de mer rédigés dans des langues étrangères ils

seroient

probablement assujétis à de plus grands retards en devant recourir au translateur, qui en payent la redevance (Sporteln) aux employés de la Chambre des Douanes.

Les messagers (Lopere) rendent les mêmes services aux patrons des navires des nations privilégiées, qu'à ceux des nations qui ne le sont pas. La redevance qui leur est attribuée repose également sur des arrangemens faits anciennement entre eux & les Consuls & expéditeurs de navires. — C'est là l'origine de ce que les bâtimens Anglais ne payent que 8 Sols, probablement parcequ'ils forment le plus grand nombre de ceux qui passent le détroit, de sorte que le grand nombre d'expéditions dédomage de ce que la redevance est moindre.

Quant à la redevance des bâtimens Suédois elle a été payée par l'un des précédens Consuls, comme expéditeur, par une somme en bloc pour toute l'année, jusqu'à-ce que les expéditions furent partagées entre son successeur & plusieurs maisons de commerce, et que ceux-ci tombèrent d'accord avec les messagers (Lopere) de la redevance de 8. Sols par vaisseau. —

Les bâtimens de toutes les autres nations, les prussiens & même les Hollandais & Danois y compris, payent en redevance aux messagers 12 Sols, en vertu d'arrangemens mutuels confirmés par un long usage.

Le traité de commerce n'ayant en rien diminué les fonctions des messagers à l'egard des vaisseaux Prussiens, n'apporte aussi aucun changement à cette retribution.

Celle qui revient à l'inspecteur des bâtimens des Nations non privilégiées est payée dans tous les cas, où le navire est assujéti à la visite.

Cette rétribution (Sporteln) est payée aussi par les navires des nations les plus anciennement privilégiées, savoir les Anglais, les Hollandais & les Suédois quand les papiers de mer ne sont pas en bonne forme. Par cette raison la rétribution à l'inspecteur est payée par les patrons des vaisseaux Anglais, et par ceux

95

de toutes les autres nations, quand ils viennent des ports d'Angleterre et d'autres ports, où ils ne sont pas munis de papiers de mer conformes aux stipulations des traités, ce qui les assujetit à la visite & par conséquent à cette rétribution. Même les bâtimens Danois la payent. Les vaisseaux Hambourgeois, Russes & Espagnols, après être devenus privilegiés, continuent de payer la Redevance à l'inspecteur, sans avoir prétendu se soustraire à une si légère rétribution qui forme son revenu.

&c.ª &c.ª

(signé) Rosenkrantz

à Monsieur Le Baron de Maltzahn,
Chargé d'Affaires de S. M. Prussienne.

Mr. Martial Mure de Pelanne, Elève Consul ~~de France~~, fils du ci-devant Consul de France à Elseneur, a fait publier une traduction du Tarif des droits du Sund rédigé en 1831 par Mr. Hjört de la même [ville]. Ce Tarif, loin d'être officiel, comme il le dit, ~~ne~~ ~~diffère~~ diffère que peu au point des Tarifs qui ont paru en — 1815, 1821, tant en Danois qu'en Allemand anglais & français & le travail de ~~Mr. Mure de Pelanne~~ jeune auteur aurait plutôt été ~~[illegible]~~ une nouvelle édition de l'ouvrage de Mr. Thaarup & Martendin qu'autre chose, ~~s'il~~ n'avait pas jugé à-propos de le faire précéder de divers détails & instructions relatifs au péage du Sund & à la relâche à Elseneur.

Mr. Mure à la tête de ses observ. préliminaires ne

à Mr. Mure

Cette partie de l'ouvrage appartient à ce qu'il paraît à l'auteur, & contient une quantité d'erreurs, qu'il est nécessaire de relever, pour empêcher que de fausses notions ne se répandent.

~~[illegible]~~

& Comme j'ai appris qu'un grand nombre d'exemplaires a été envoyé à St Petersbourg je le crois de mon devoir de communiquer au dep. du Com. extr. quelques observations sur cette publication

Si Mr. Mure de Pelanne, dans ces observations préliminaires n'a pas préféré passer sous silence, les titres que le Dannemark peut posséder ~~[illegible]~~ à la perception des droits du Sund, il aurait dû examiner la question à fond & avec impartialité, & non pas se borner à copier aveuglement les assertions des auteurs Danois, qui avaient naturellement ~~[illegible]~~ à coeur de ~~[illegible]~~ défendre de toutes les manières un revenu annuel aussi considérable & aussi vital que ~~le~~ le sont les droits du Sund, — il aurait pu se convaincre alors, que ces titres ne sont pas incontestables, qu'il n'en est pas question dans les actes du Congrès de Vienne & que la quotité des droits du Sund n'a pas été invariable pendant près de deux siècles" —

& Cette dernière assertion est si ~~mal~~ ~~[illegible]~~ fondée que la plus légère comparaison du Tarif annexé au ~~[illegible]~~ Traité de Christianople (le seul qui ait jamais été reconnu) avec ceux publiés plus tard, porte une évidence irrécusable des changemens fréquens & arbitraires que le Gouvt. Danois a fait dans les ~~[illegible]~~ droits prélevés sur différens articles, ~~[illegible]~~ cités p. ex: les articles ~~[illegible]~~, Caffé, Cotton, Vins, Sels, Sucres &c &c.

Dans des Tableaux comparatifs que l'on offre au public, l'exactitude est un devoir indispensable — celui que Mr. M. de P. a joint à son ouvrage pèche par une quantité ~~[illegible]~~ très sensible d'erreurs, tant à l'égard des sommes totales, que par le nombre de navires attribués à chaque nation. —

comme le prouvent les Relevés Généraux que j'ai eu l'honneur de transmettre au Dep. & qui coincident au moins pour les Totaux, avec les tableaux de ce genre rédigés par les consuls d'Angleterre en France

Les Chapitres 2. 3. & 4 ont été rédigés avec connaissance de cause & donnent des renseignemens utiles mais ~~[illegible]~~ passablement ~~[illegible]~~. La partialité qui perce à la fin du 3me article en faveur de l'unique maison française à Elsenœur, semble trop grande pour être purement nationale; ~~[illegible]~~ c'est à cette partialité ~~[illegible]~~ qu'il faut attribuer ces mots: tout Capit. doit avoir un consignataire ~~[illegible]~~ à Elsenœur qui répond à la douane de tous les droits &c &c. – Dans aucun traité des puissances étrangères avec le Danemarc, il n'est question d'une pareille restriction, – au contraire tout Capit. a le droit de s'expédier lui-même, soit en payant les droits du Sund & autres avec de l'argent ~~[illegible]~~ comptant, soit en présentant une caution ou des ~~[illegible]~~ bonnes lettres de change sur Copenhague. – Ce dernier mode serait même fort à recommander aux Capitaines, puisqu'il leur épargnerait les frais de Commission & ports de lettre, &c. &c. &c. & surtout ceux ~~[illegible]~~ produits par la différence du change, qui sont fort à la charge des intéressés

Dans le Chapitre 4. M. de Pilaure parle des droits à la charge du navire ils sont bien effectivement, & quoique reconnus par les Traités, ils sont cependant de nature à être ~~[illegible]~~ discutés & abolis à l'exception de celui des fanaux, qui quoique juste dans son principe n'en est pas moins très élevé –

Quant au droit que M. de P. accorde dans de certains cas à l'inspecteur de la rade, il n'existe ~~[illegible]~~ que par ~~[illegible]~~ anomalie. – ~~[illegible]~~ l'état du ~~[illegible]~~

Les traités refusent au Danemarc le droit de visite, ~~[illegible]~~ des navires privilégiés – comment l'Inspecteur pourrait-il donc prétendre au droit de recevoir une rémunération

v/.

100.
1300 fr.

9
26

100
3000

24
9 or

100.

~~[illegible]~~

~~de la part des nations privilégiées~~ ~~lorsqu'il n'a pas celui de [illegible]~~

pour une visite qu'il n'a pas celui de faire!

Les observations sur les bateaux du Pays sont justes / Chap. VI. VII. & VIII. /: mais le suivant, qui traite de 40^taine ne fait pas honneur aux renseignemens que M. P. s'est procuré à ce sujet. —

voici d'abord la note des frais pour les navires en 40te d'observation à la rade

1, Pour la visite du médecin 5 écus argent, comme le quote l'entière, mais cette visite a lieu au moins deux fois —— 10 rbd.

2,

La patente ~~de santé~~ ~~même~~ pour les navires en 40^t. — ne consiste que dans le certificat de libre pratique (N.) & ne coute nullement 1 rsf par chaque individu à bord. —

Ces derniers ~~sortes de patentes de santé~~ ne sont plus demandées ~~requises~~ dans aucun Port de la Baltique, si ce n'est dans ceux du Dan^k.

Mais Les patentes de Santé ~~ne sont~~ encore nécessaires pour l'admission en ~~Port, outre~~ × ~~1° de la~~ Russie, ne sont requises que quand le navire vient des endroits situés au delà de St Jean de Luz^× ~~2° Pour la Prusse~~, si le ~~bâtiment vient d'un endroit considéré suspect par le Danemark~~, — & ces certificats se payent à raison de 2 rsf. par personne à bord — & doivent être munis de vis des Consulats Respe ~~respectifs~~.

~~Il faut cependant observer que la mesure à l'égard de la Prusse a été adoptée postérieurement à la publication de l'ouvrage de Mr. M. de P.~~

ainsi que les Certificats de libre pratique accordés aux navires allant en Russie —

× voyez la Circul. du Consulat de Russie du 7 mai 1828.

voyez celle du Consulat de Prusse. — " —

L'observation (Chap. X page 20) sur les variations du change d'Elseneur justifie ~~[illegible]~~ le conseille qui a été donné ici aux Capit. de s'expédier eux-mêmes au Sund — M. M. de P. y évalue le Rixbkd. à 2 fr. 90 à 2 fr. 95 Cents. — voyons ce qu'il vaut:

69 / 207 — / 100. — 1 rf / 300 ß / 69) 188 / 2,72 22/69 / 138 / 5000 / 483 / 170 / 138 / 32

Lorsque le change de Copue sur Hambg. — (comme dans ce moment ×) est de 207 écus p. 300 ß de Bco & de Hambg. sur Paris — de 188 frs. pour 100 ß de Bco (& c'est la manière généralement adoptée pour les payemens en lettres de Change) le Rbd = vaut 2 fr. 72 Cents. & l'on paye par conséquent 20 à 25 Cents par Rbd. plus qu'il ne vaut! le Calcul ci dessus basé sur les opérations de change de Copenhague, est corroboré par les calculs de Nelkenbrecher & par ~~[illegible]~~ l'évaluation des monnaies Danoises, publiée par le bureau des Longitudes à Paris 1833 & qui porte le Species à 5 fr. 66 C. — le papier monnai étant d'une valeur moindre d'environ ~~6%~~ 3% un écu papier est porté à 2 f. 75 C.

5.66 / 25 / 5,41 / 2,70

5.66 / 32 / 5,34 / 2,67

5.66 / 16 / 5,50 / 2,75

3%

Le reste de l'Ouvrage étant une pure traduction, en faire la critique serait analiser ~~[illegible]~~ celle de M. Hjorth & de ses devanciers en français, anglais — ce qui ~~[illegible]~~ inutile puisque pas un n'est ~~la peine~~ — ~~[illegible]~~ officiel — Le seul Tarif reconnu étant celui annexé au Traité de Christianople & la Douane du Sund prélevant les droits, conformément aux Tarifs qui y sont stipulés, on ne peut donc baser ses calculs ni sur le Tarif de Christianople, ni sur aucun autre publié postérieurement ~~[illegible]~~. Dans cet état de chose il ne saurait y avoir de Tarif officiel, puisque même ceux que le Gouvt. D. a communiqué aux Missions étrangères à Copenhague d'une manière confidentielle contiennent des déviations de celui de Christianople & n'ont pas été, pour cette raison, reconnus par aucun Gouvernements, preuve concluante que M. M. de P. a eu tort de prétendre avec les auteurs Danois, que les Droits ont été immuables & qu'ils sont incontestables.

× il n'a guère changé de beaucoup depuis 1831.

Quoiqu'on ne trouve pas de date certaine de la première époque à laquelle remonte l'établissement du droit du Sund, on voit cependant qu'on peut la fixer au temps où le même souverain étendait sa domination sur les deux rives de ce détroit. La protection que le Danemark accordait aux navires étrangers contre les pirates et la construction des fanaux sur les côtes du Categat ont été peut être une des causes qui ont fait soumettre les capitaines des navires des différentes nations à payer certains droits en passant le Sund; soit que ces droits aient été payés par un contentement tacite, soit qu'ils aient été sanctionés par des traités. Quant aux nations qui n'ont pas encore passé le Sund et qui par conséquent n'ont consenti à payer des droits ni tacitement, ni par suite de traités, il est évident que ces nations ne pourraient être obligé à les payer.

vérifier — La première nation qui a conclu un traité dans lequel elle s'engageait à payer les droits du Sund est la nation hollandaise. Ce fut par le traité de Christianopel du auquel on joignit un tarif qui a servi de base à tous ceux faits depuis par les autres puissances. Le 14 juin 1701, ce traité avec la Hollande fut renouvelé et on ~~ajouta~~ y ajouta quelques dispositions relatives à l'évaluation des marchandises, à l'espèce des monnaies dans lesquelles les droits doivent être payés, les heures d'expédition des navires, et aux émoluments ou droits attribués aux employés &c. &c., sans rien changer néanmoins au tarif.

Les non privilégiées sont
Lubeck
Brême
Oldenbourg
Mecklembourg
Hanovre
Portugal

Tous les traités faits avec les nations privilégiées contiennent au fond les mêmes dispositions, et énoncent le principe que chaque nation serait traitée comme la plus favorisée et renvoient tous au tarif de Christianople.
Voir copie du traité avec la Prusse
1° tarif du traité de Christianopole
2 les marchandises non dénommées dans le dit tarif, sujettes à 1 p% de la valeur
3° Si outre cela quelque nation était favorisée sous un point quelconque les mêmes avantages doivent être accordés aux navires prussiens.

A ce sujet je présente
1° une traduction par ordre alphabétique du tarif danois communiqué officiellement et des dispositions qui l'accompagnent
2° copie en danois du dit tarif
3° une copie de ce tarif de Christianople en hollandais et français
N°
1,
5 ne se trouve pas dans le tarif de Christianople et ne devrait par conséquent payer que 1/2 p% de la valeur, cependant le tarif danois, charge d'un droit fixe
voir pour les autres articles de la même nature que le N° 5 le tableau 6.

N° 9 et 10 du tarif.
Les principes de ce paragraphe ne sont consacrés par aucun traité

§ 12 du tarif
les droits sont très élevés et déjà plus que payés par les droits ordinaires du Sund

§ 13. Le Directeur est toujours absent, et cette absence est très désavantageuse, attendu que lorsqu'on a une réclamation à faire on est obligé de recourir aux autorités supérieures de Copenhague, parceque les administrateurs ne peuvent pas décider, ce qui entraine des longueurs, et le Capitaine ne peut pas attendre. S'il était sur les lieux, et il devrait y être puisqu'on perçoit un droit pour lui, on pourrait avoir une décision de suite.

Le passe port des douanes qu'on exige pour prouver la nationalité afin d'être exempt des droits d'inspection, n'est pas nécessaire pour prouver la nationalité prouvée par les papiers de bord.

§ Le Danemark aurait le droit d'exiger le droit du Sund en especies argent il ne l'exige cependant qu'en papier; au surplus en ce moment la différence est peu élevée
aujourd'hui 1 species argent vaut au cours de ~~2 Rigsbd.~~ 9 Shillings papier tandis qu'on ne le calcule qu'à 2 Rbd. différence d'environ 6 à 7 p%.

§ 16.
Il n'est pas question du Vendredi dans les traités

§ On ne voit pas dans les traités le droit qu'est arrogé le Danemark de faire payer double droit aux navires qui passent sans payer les droits

Na. voir si le capitaine est obligé de se présenter lui même.

On pense que oui et que par conséquent les 5 ~~Spdlr~~ Rbd. qu'on fait payer de plus aux capitaines qui, ~~envoyer~~ sans s'arrêter, envoyent leurs papiers de Copenhague pour lequel port ils sont destinés; ou vice versa de Copenhague pour la mer du nord.

Les capitaines ont avantage, puisque dans ces cas ils ne sont pas obligés de prendre un bateau &c

Remarques Générales sur le droit d'exiger les connaissements.

On n'a pas le droit, du moins ce

droit ~~n'est~~ mentionné [nous seulement] nulle part, ~~mais~~ même la douane doit s'en rapporter aux déclarations du Capitaine, ou du moins à ses manifestes et passeports en bonne forme &c, d'exiger la production des connaissemens dont il résulte un droit de traduction & &c —

La passe du Sund ne contient pas toujours la spécification des diverses marchandises.

§ 4 articles sur lesquels on ne prend pas de droits.

Les charbons de terre sont l'article le plus commun et le plus important tous les autres articles ont sont de peu de valeur ou passent très rarement.

§ 3 — D'après le tarif de Christianople on ~~[illegible]~~ dit en général que sur les vins non tarifés on a le droit de prendre le 30e denier ou ~~[illegible]~~ 3 et 1/3 p. o/o ; pour la facilité de calcul et pour ne pas revenir chaque fois, la douane a spécifié les différentes qualités de vins et a fixé les droits à ceux qui sont ; sa fixation pour beaucoup de vins est au dessous de celle qu'elle aurait pu faire.

Consulter surtout les prix courants de Hambourg, — où les marchandises n'ont qu'un faible droit de 1 ou 1/2 p. o/o pour établir la valeur des marchandises qui ne devraient être soumises qu'à 1 p. o/o de leur valeur.

Je suis certain que les droits payés au Sund sur navires français ; mais si les droits sont plus forts qu'ils ne le devraient, la France n'éprouve pas un moindre préjudice pour les marchandises qu'elle exporte sur navires étrangers.

Droits du Sund

Elseneur le 21 Juillet 1830.

Monseigneur

Il y a 8 ans environ que sur les representations du ministre d'angleterre à Copenhague, les droits sur les cotons filés qui payaient 60 stivers 100 lb furent reduits à 36.

Il existe dans ce moment de nouvelles réclamations à Copenhague, présentées aussi par le ministre d'Angleterre qui demande que ces droits soient reduits à 24 Stivers par 100 lb. Il est à présumer que cette réduction aura lieu, mais elle n'a point encore été accordée, je m'en suis informé ici à la Douane du Sund. J'aurai l'honneur d'instruire V. Ex. aussitôt que l'ordre en sera arrivé à cette Douane.

V. Ex. sçait que les droits du Sund se perçoivent d'après un tarif très ancien, reglé par le traité de Christianopel en 1645 entre le Danemark et les provinces unies. Ce tarif a été adopté par toutes les nations, qui ont passé des traités avec le Danemark et nottament pour la France en 1742. Les droits se perçoivent donc toujours sur les marchandises portées sur ce tarif et sans aucun arbitraire. Ce tarif porte que les marchandises non specifiées payeront 1% de la valeur, base du droit, et comme depuis l'établissement de ce tarif il est entrée beaucoup de marchandises nouvelles dans le commerce, on les a fixé aussi à 1% de la valeur.

Très souvent, il est arrivé qu'en France on a chargé des marchandises qu'on a specifiés sur les connaissements d'une manière vague comme une caisse, mercerie, quincaillerie, parfumerie, librairies, modes, étoffes diverses, bronzes, porcelaine sans indiquer sur le connaissement ou sur le manifeste de la Douane du lieu du départ, ni poids ni mesure, ni estimation de ces différents colis. Il en est résulté alors un embarras pour les employés de la Douane qui ne sçavaient comment fixer les droits. C'est dans ces occasions que les droits ont été établis d'une manière arbitraire. Je dois dire à la louange des employés de cette Douane, qu'ils n'aiment point à se trouver dans ce cas, et lorsqu'il arrivait de pareils connaissements de France ils me fesaient demander si je connaissais les valeurs qui y étaient portées et sur mon rapport ils établissent le droit. J'ai eu soin de mettre cette estimation toujours audessous de la valeur que je présumais, pour ne pas surcharger les interessés à ces marchandises. J'ai du aussi quelques fois éclaircir les employés sur la valeur de quelques marchandises que nous exportons de Russie, comme poils de chameaux, Laines de cachemire &a dont les droits étaient assimulés dans le tarif aux poils de lapins et taxés à 30 stivers 50 lb. J'ai représenté que ces marchandises étaient de peu de valeur et je les ai fait classer sur le même pied que les poils de chèvre qui payent 9 Stivers par Sk℔ de 320 lb. Il y a encore divers articles dont j'ai fait régulariser les droits, tels que la quinine qu'on avait taxé à un prix très élevé, et que j'ai fait réduire de 5/6, c'est à dire qu'une partie de quinine qui avait été taxé à 120 a été reduite à 20.

Je dois dire à Votre Ex. que lorsqu'on fait des réclamations à la Douane qu'une marchandise de cette nature a été mal estimé et mal taxée et qu'on prouve que l'estimation a été trop élevé, on bonifie l'excès du droit sur une autre cargaison. Cela m'est arrivé plusieurs fois pour des marchandises pareilles. Mais je dois dire aussi que lorsqu'une marchandise est portée nominativement sur le tarif, et le droit fixé, on ne reçoit aucune réclamation pour diminution.

C'est pour eviter, Monseigneur, ces taxations arbitraires que dans l'instruction que j'ai rédigé pour les capitaines qui fréquentent les ports de la Baltique, j'ai recommandé d'avoir soin de faire mettre sur leurs connaissements la valeur des colis lorsque la marchandise est enoncée d'une manière vague afin que cette estimation serve de base pour l'établissement des droits du Sund. Les employés de cette douane le desirent eux mêmes pour éviter l'arbitraire auquel ils sont obligés de se livrer quand ils n'ont aucun éclaircissement sur lequel ils puissent se fixer. Votre Ex. peut s'en rapporter avec confiance à tout ce que je lui exprime à cet égard. Dans les

relations que j'ai pu avoir avec les chefs de cette Douane j'ai toujours rencontré une grande complaisance à écouter mes représentations et à y faire droit, dans la confiance où ils étaient que je ne réclamais que ce qui était juste.

Votre Ex. me demande en outre s'il y aurait dans le tarif quelque marchandise de propre commerce qui serait taxée trop haut, pour, à l'exemple du gouvernement anglais, en faire l'objet d'une réclamation et obtenir une diminution de droits.

Il y aurait certainement beaucoup à observer maintenant sur les droits du Sund existants. Le tarif ayant environ 200 ans d'existance toutes les marchandises qui y sont portées ont dû éprouver nécessairement une variation considérable dans les prix, et plutôt en baisse qu'en hausse. Il en résulte, que les droits dont la base est 1% de la valeur, ne sont plus en harmonie, avec ces prix, par exemple. Le café paye 24 Stivers ou 1 Rbd. papier par 100 ℔ tandis qu'il ne vaut réellement que 100 f. ou à peu près. Le café paye donc maintenant près de 3% de la valeur au lieu de 1%. Le sucre paye 9 Stivers ou environ F. 1-10c. ce qui porterait la valeur du quintal à F. 120 environ lorsqu'il ne vaut communément que moitié.—

Les vins de France, d'après les prix actuels payent aussi dans une proportion très forte.

Une barrique de vin de 240 b.lles paye 1 Rbd. de droit ce qui porte le prix d'une barrique à près de 300 F. lorsqu'il n'en vaut pas communément 100. Le vin paye donc 3% de droits; il est vrai que les vins de champagne payent les mêmes droits que les autres vins, mais ils ne forment pas le 1/4 de la quantité de nos vins qui passent le Sund, si la proportion du droit est juste pour le champagne les 3/4 des autres vins payent 2% de trop. Le vinaigre paye la moitié du vin, c'est aussi une proportion trop élevée.

Les eaux de vie ne payent pas plus que le vin, ainsi la proportion du droit est moins disproportionnée.

Quant aux marchandises de manufactures qui sont spécifiées dans le tarif, je n'en connais pas assez les prix de fabrique pour scavoir si le droit est dans une juste proportion. Il me faudrait avoir un tableau des prix courants actuels pour faire un calcul précis et connaître si les droits portés dans ce tarif sont exacts, ou trop élevés. Si V. Ex. désire que je me m'occupe d'un travail général sur cet objet, je le ferai avec toute l'exactitude et le zèle qu'elle peut exiger de moi. Il me faudrait alors un prix courant de toutes les marchandises qui entrent dans le commerce de la Baltique, V. Ex. pourrait me le procurer par nos Douanes.

D'après toutes les observations V. Ex. pourra juger que le tarif actuel des droits du Sund n'est plus en harmonie avec les prix des marchandises et que beaucoup de ces marchandises au lieu de payer 1% de leur valeur en payent le double et le triple.

Mais comme ce tarif peut être deffectueux sur presque toutes les marchandises, qui entrent dans le commerce, je pense qu'il devrait être soumis à une révision générale et qu'il en fut dressé un nouveau où toutes les marchandises connues fussent portées et les droits fixés d'après les valeurs du lieu de leur produit. Pour obtenir ce nouveau tarif il faudrait un accord de toutes les puissances pour en faire la réclamation au Danemark et que ce nouveau tarif, après

avoir été discuté et reconnu par toutes les puissances, fut imprimé et publié pour que tous les négociants pussent être fixés sur les droits à payer.

J'ai bien des fois rappelé dans mes dépêches que le véritable tarif du Sund n'était pas connu et que celui publié par Mr. Thaarup était considéré par la Douane comme rempli de fautes. La douane est jalouse de son tarif et ne veut pas le faire publier. Je crois même qu'il lui serait bien difficile d'en former un très exact par ce que les employés n'ont souvent pour base de leurs estimations sur les marchandises non portées sur le tarif, que des prix courants qu'ils ont pris au hasard dans quelques gazettes, et qui ne peuvent être d'une exactitude parfaite. Cependant, je sais que les ministres d'Angleterre, de Russie, de Prusse et de Hollande en ont obtenu un du gouvernement danois, manuscrit, qui leur a été donné à chacun séparément, sur leurs instances, et sous le plus grand secret. Je pense que la même faveur ne nous serait pas refusée si nous la demandions. Je compte prier. S. Ex. Mr. de St. Simon d'en faire la demande. J'espère qu'il l'obtiendra avec la même facilité que les autres ministres.

Mais la possession particulière de ce tarif ne peut être d'un avantage réel que par une publication qui le porte à la connaissance du commerce en général. Si donc les puissances sont d'accord pour conserver ce droit de péage au Danemark je pense qu'un nouveau tarif qui soit en harmonie avec la valeur de toutes les marchandises et basé comme l'ancien sur 1% doit être rédigé et publié; après avoir été reconnu et approuvé par toutes les puissances qui sont en traité avec le Danemark ce péage reconnu, toutes les nations doivent en jouir également, les petites comme les grandes, et il ne paraît pas juste que le Danemark puisse mettre une augmentation quelconque sur les pavillons privilégiés comme elle peut le faire aujourd'hui à l'égard de quelques nations non privilégiées qui payent 1/4 % de plus. Cette différence doit disparaître.

Il a couru ici des bruits que des réclamations doivent être faites par le commerce au parlement d'Angleterre pour demander l'abolition du péage du Sund. V. Ex. sera à même de juger du degré de confiance que méritent ces réclamations.

Je prie votre Ex. de recevoir mes observations avec son indulgence accoutumée et de me les pardonner en faveur de mon zèle.

Je suis avec respect &c.

Observations sur Elseneur et le Sund. (1831).

L'impot du Sund n'est devenu un droit qu'à la suite de traités; la durée de ces traités expirée, ce droit cesse d'en être un. Le traité de paix et d'amitié conclu entre la Russie et le Danemark en 1782 pour 12 ans avait expiré longtems avant la convention conclue en 1814 pour un tems indéfini. La base de ces traités pour ce qui regarde le payement des droits du Sund était le tarif annexé au traité de Christianople. Il semblerait que pour conserver un revenu aussi important et presque précaire, il serait du véritable intérêt de ce royaume de maintenir dans son intégrité le susdit tarif et d'éviter toutes ces dérivations et augmentations onéreuses pour le commerce qui ont déja motivé la question de l'abolition de cet impot lors du congrès de Vienne et plus tard pendant le Ministère de M. Canning.

Cette abolition allait être même soutenue par le principe de la liberté des mers qui est lézé par ce droit du Sund. Le détroit ne pouvant être considéré comme propriété du Danemark pas plus que celui de Gibraltar n'est propriété anglaise ou espagnole, que le passage de ce dernier est libre, malgré les moyens que possède l'Angleterre de le rendre contribuable est chose connue, comme les circonstances qui ont prouvé l'insuffisance de la forteresse de Croneborg de maintenir de vive force cette possession fictive du Sund, si elle allait lui être contestée à main armée.

Si les augmentations volontaires dans le tarif ont déja fait le sujet de discussions vitales pour le Danemark, on ne saurait ne pas s'étonner de voir qu'outre cet impot énorme sur le commerce étranger, le Danemark ait encore obtenu de ce même commerce le payement des frais de perception et du personnel attaché à la Douane du Sund, de manière que le revenu en est net et produit, comme il va l'être démontré un intérêt de 5 p% perçu d'avance.

L'inspection à laquelle les navires sont soumis au Sund quand ils viennent de la mer du Nord avec destination pour la Baltique étant une quarantaine suffisante pour la sureté des ports russes, il ne sera point question ici des droits du Sund, qui comme droits de quarantaine seraient énormes et qui tels qu'ils sont présentent ample matière de plaintes fondées sur la manière dont plusieurs

articles sont tarifés, comme le Café, le Sucre, le Twist et beaucoup d'autres; il suffit de traiter des droits extraordinaires, pour char, épices &c. des employés de cette douane et de démontrer qu'ils pèsent sensiblement sur la navigation.

Un séjour de trois ans à Elseneur m'a fait connaître des irrégularités et des abus tant dans ce que l'on y nomme *l'expédition des navires*, qu'en général dans toutes sortes de transactions, que je crois devoir communiquer à la mission impériale à Copenhague, et je le fais ici avec d'autant plus d'empressement que parmi ces abus, il s'en trouve dont le redressement est aussi désirable que facile.

Quoique admis par un long usage et même ordonné par un réglement de douane, le revenu *casuel* des différents membres de la douane de *l'Oresund* (a), est assez grand et pèse d'une manière assez grave sur la navigation du Sund pour mériter la première place parmi les griefs dont l'abolition serait un bienfait.

Prenons comme terme moyen du passage du Sund, 12 mille navires par an; et il en passe plus de 13 mille, dont 3/4 chargés et 1/4 en lest.

Voici ce que chaque vaisseau doit payer, *outre les droits du Sund*, dont il ne sera pas question ici:

	Specie
1° au Directeur de la Douane ½ specie par navire; pour 12,000 navires..	6,000
2. pour le passeport de la douane 2 spec. par navire; pour 12,000	24,000
3. aux coureurs (Loper) 12 Stuver ou ¼ sp. par navire	3,000
4. au Capitaine du vaisseau de garde, 6 Stuver ou 1/8 specie p. navire p. 12,000..	1,500
Ces 4 droits sont permanents et produisent	34,500 Sp.

(a)

Report .... 34,500 species

Pour les cas extraordinaires extrêmement fréquents

5°. à l'inspecteur, approximativement 2,000 "
et à son quartier maître ...... 400 "

6°. au translateur pour chaque navire
chargé 24 Stuvers; s/ 9000 Nav.res 4,500
en lest 12 id. s/ 3,000 d° 750
Ses extras pour les connaissemens
calculés séparément, au moins 4,750
10,000 "

7°. pour le scribe des passeports, en
certains cas .... 300 "

8°. Argent perçu pour les pauvres en
certains cas .... 4,000 "

Total dans lequel les extra sont
calculés bien bas .... 51,200 "

Ou d'après le taux ordonné du species de
Douane .... R.b.d. 102,400

Outre cela chaque navire paye
un droit
de fanal de 2 écus à chaque passage,
Sur 12,000 Nav.res (a). 24,000
et pour chaque cargaison
également 2 écus; sur
9000 navires chargés ...18,000
42,000

Total des extra R.b.d. 144,400

Si le montant des droits du Sund est approximativement évalué à 1 million 1/2 de species ou 3 millions de Rigsbankdalers papier (b) dans les années où 13,000 navires passent ce détroit et où les dépenses précitées excèdent 150,000 R.b.d., l'on peut dire que 5 p% sont perçus en même tems pour la perception même; ou bien que les droits du Sund sont perçus avec 5 p% en sus du taux exprimé dans le tarif.

Il est bien permis de demander de quel droit le payement des employés danois se fait

(a) Le droit de fanal est perçu dans chaque pays, il est juste. Mais il paraît trop élevé pour le peu de feux entretenus et la grande quantité de navires qui contribuent à leur entretien.

(b) Cela me paraît trop haut, je crois que le montant total ne doit pas surpasser 800,000 species.

aux frais de la navigation ? Il n'en existe pas d'autre à ma connaissance que les ordonnances royales ; il n'en est pas question dans aucun traité conclu avec la Russie, dont la marine marchande y doit contribuer annuellement pour environ 12,000 roubles.

Comme en toute justice on ne saurait admettre le principe que les nations étrangères doivent fournir les fonds nécessaires aux moyens d'existence et d'aisance des employés d'un état quelconque,

1 - le casuel du Directeur de la Douane du Sund tombe de lui même ; et cela avec d'autant plus de raison que ce directeur n'est jamais à Elseneur, qu'il jouit d'une véritable sinécure rapportant annuellement 13,000 écus danois. (f.)

2 - Sur le produit des passeports de la douane, dont le droit s'élève à 2 Species par passeport, on paye les Cammeriers ou assesseurs de la Douane. Ces passeports ne sont autre chose que les quittances sur la réception du montant des droits du Sund ; or celui qui reçoit l'argent doit en tous pays, donner une quittance en bonne et due forme et en supporter tous les frais. il est donc assez difficile de concevoir de quel droit légal cette quittance doit être payée par celui qui a versé l'argent dans la caisse du Sund ?

Si l'article 1er ne saurait être maintenu l'article 3 ne le saurait être non plus, et à plus forte raison l'article 4 qui soumet les navires à payer une contribution au capitaine du vaisseau de garde. C'est un officier de la marine royale envoyé en station par ordre du roi ; c'est cet officier, d'une marine honorablement connue qui, chargé de maintenir l'ordre dans une rade vaste et des plus fréquentées, va recevoir 6 Stüvers de chaque navire qui passe le détroit et dont les 99 centièmes n'ont point recours à son intervention. S'il faut absolument payer les bons offices, dont on ne s'apperçoit guère, du capitaine du vaisseau de garde, que ce soit par ceux qui ont réclamé son intervention, et qu'alors encore ce soit aux frais des coupables qui ont rendu nécessaire le concours de la main armée pour le maintien de l'ordre public, et non par des milliers de batimens qui n'ont absolument rien à démêler avec le vaisseau de garde. Un officier de marine auquel un tel poste d'honneur est confié ne devrait pas prendre un tel casuel.

L'article 5 parle de l'Inspecteur, qui fait aussi partie de la marine royale et dont le devoir est de visiter les batimens des nations non privilégiées pour s'assurer en cas de soupçon, si les déclarations des capitaines sont justes. Parmi les batimens russes, ceux de la Courlande sont encore non privilégiés. Ces batimens, comme ceux de Lubec, Brême et Rostoc payent à l'inspecteur 1 specier de douane à chaque passage, et 6 Stuvers à son quartier maître, outre cela il perçoit de chaque navire privilégié la même somme, si le capitaine n'a point avec lui le passeport de la douane du port dont il vient, ou d'autre document qui prouve la nationalité du navire. La perception de ce droit sur les navires privilégiés prête souvent à des abus.

Depuis que les batimens russes sont pourvus de patentes de l'amirauté sur parchemin le Consulat d'Elseneur n'en demande qu'une première exhibition et dispense les capitaines de lui présenter à chaque voyage le document volumineux et d'ailleurs enregistré une fois pour toutes dans ses livres. Posons qu'un batiment russe arrive d'un port de la mer du nord, où les passeports de douane ne sont pas délivrés ou demandés, tant à cause des frais que des délais que leur obtention peut causer. Pour éviter les uns et les autres, le capitaine ne s'en est point muni, et débarque à la douane du Sund avec son rôle d'équipage et ses connaissemens ainsi que son manifeste. Le premier document suffit au Consul qui a déjà antérieurement enregistré tous les papiers de bord, et les deux autres sont satisfesants pour la douane qui n'exige que les passeports des douanes russes, et ne se fie pas pour ses calculs à ceux des autres douanes. Dans des cas pareils l'inspecteur doit décider de la nationalité du navire! Comme d'après les traités il n'a point le droit d'aller à bord des batimens privilégiés pour les examiner, il est assez difficile de savoir quelles peuvent être les raisons qui motivent sa décision, mais il est question de son droit pécuniaire et il décide sans autre forme de procès. Partout où la nationalité d'un batiment devient douteuse, c'est le consul reconnu dans le pays qui est l'autorité compétente pour en décider sur le droit d'arborer le pavillon de sanction, et c'est son attestat que les autorités

locales exigent et respectent dans des cas pareils. Dans ceux qui ont fréquemment lieu à Elseneur une pareille attestation devrait être requise du consul que cela peut concerner, et il devrait être tenu de la délivrer gratis; les droits réels ainsi que les fonctions fictives de l'inspecteur devraient alors cesser entièrement ainsi que les droits et les fonctions du quartier maître en ce qui concerne les navires privilégiés.

Le translateur (article 6) reçoit selon l'usance une somme très forte dont il remet une partie à ses aides. Ils sont conjointement chargés de l'énorme ouvrage de calculer les droits à percevoir sur chaque article de toutes les cargaisons qui viennent du nord, et il est juste qu'ils soient rémunérés par l'étranger pour leur immense travail, qui est tout dans l'intérêt du commerce et principalement dans celui des différents propriétaires des cargaisons. Cependant cette rémunération pourrait subir une réduction lorsqu'il y a un grand nombre de connaissements.

L'argent prélevé pour les pauvres est en même tems destiné au soulagement des marins naufragés qui reçoivent de la douane, à raison de 8 écus pour le capitaine, 4 écus pour le second et 2 écus pour chaque marin.

On n'a aucune objection à faire à un droit perçu pour un travail extraordinaire, pendant les dimanche et vendredi matin, et employé en œuvres de bienfesance. Néanmoins on ne voit pas pourquoi les employés de la douane considèrent comme un travail extraordinaire celui de la matinée du vendredi.

Le payement du Rosenoble (a) pour toute cargaison propriété de Lubec ou de Rostoc est un abus, puisque dans les anciens tems où le Rosenoble fut institué, il n'existait point de tarif, et les cargaisons ne payaient point par conséquent de droits du Sund tarifés; si, d'après les usances actuelles, on paye les droits selon le tarif, le Rosenoble ne saurait par conséquent plus être exigé pour la cargaison, ni pour le navire qui est devenu depuis ce tems sujet à d'autres impots.

Les différents impots que je viens d'examiner méritent, ce me semble, de fixer l'attention de la mission impériale, principalement s'il

(a)

s'agissait un jour de renouveler les traités encore existants, sans être exactement suivis dans toutes leurs stipulations.

J'aborde maintenant des abus d'un autre genre: D'abord la taxe exhorbitante des bateliers. Déjà en été le prix des bateaux est si élevé qu'il en résulte des pertes pour les bateliers eux mêmes, parceque la plupart des Capitaines préfèrent s'exposer à toutes sortes de risques et de désagrémens en venant à terre dans leurs propres bateaux, chaque fois que le tems le permet, mais ils laissent alors leurs batimens avec un équipage insuffisant, et courent souvent des risques éminents. Ils ne peuvent empêcher leurs matelots qui descendent à terre de se livrer à toutes sortes d'excès qui sont suivis de désagrémens et de dépenses qu'une taxe raisonnable des bateliers leur aurait épargnés, tout en fesant gagner les bateliers eux mêmes. Les Consuls ne sont pas les derniers à souffrir de cet état de chose qui donne lieu aussi à des désertions. Cette taxe augmente encore en automne et en hiver saisons où les vents forts et les tempêtes forcent les capitaines à recourir aux services des bateliers. Il en résulte que des capitaines passent outre sans s'arrêter pour payer les droits (a) envoyent leurs papiers pour l'acquittement des droits du Sund du premier port où ils relachent, ou les payent lors de leur retour, car l'amende imposée dans des cas pareils, ne monte guère qu'à la moitié du prix du bateau seul, par 3 ballons ou 2 riz (b), sans compter les autres dépenses inévitables pour les soins des expéditeurs ou négociants d'Elseneur. Cette taxe serait dure à l'égard des marins naufragés, si elle se trouvait dans le réglement des bateliers. Mais non seulement elle n'y est pas, au contraire ils sont obligés par ce réglement de mener gratis tous marin naufragé ou passager indigent, quand le bateau est d'ailleurs payé, mais il est devenu un usage, et un abus qu'un capitaine venant à terre avec quelques uns de ces malheureux tout en payant pour lui l'énorme prix du bateau

---

(a) En 1830 il y a eu dans une seule journée près de 20 navires qui ont passé outre par un vent frais de S.W. et un courant fort, sans payer les droits.

(b)

neles a défrayés nullement, mais qu'ils sont obligés de payer en sus chacun pour sa personne comme tout autre passager. Ce à quoi un marin naufragé doit actuellement contribuer est à la vérité au dessous de la taxe ordinaire pour un passager, et qui varie à l'infini selon la saison et le plus ou moins de vent, mais la rétribution exigée du naufragé n'est jamais au pair de ses moyens et doit retomber à la charge du gouvernement impérial ou des armateurs.

La manière dont ces bateliers s'y prennent pour pêcher les ancres perdues par les navires sur la rade, a déjà fait l'objet d'une plainte de la part du Consulat de France appuyée par l'opinion unanime des Consuls de Russie, de Prusse, de Portugal et d'Espagne. Il est tout aussi nécessaire d'obtenir sous tous ces rapports une réduction dans la taxe des bateliers, qu'il est à désirer que leur corporation n'ait point le monopole exclusif de porter à bord des vaisseaux à la rade tout ce qui peut leur être fourni du port même.

L'approvisionnement des flottes impériales qui s'arrêtent dans ces parages est assujéti par cette taxe à une augmentation de frais très considérables, et dépend même en quelque sorte de la bonne volonté des bateliers. L'automne dernier, ce ne fut qu'à force de prières, de menaces et d'argent que l'on parvint à expédier à bord du Wladimir, du pain frais et des biscuits, que le Vice-amiral Comte de Heyden avait commandés d'urgence, et qui se trouvaient à bord des bateaux depuis 18 heures. Quelle fut la raison de ce refus? un vent frais et un courant de deux nœuds par heure! Mais quand les bateliers eurent réussi à extorquer 20 écus par bateau, ils partirent et abordèrent sans trop de difficulté, tandis que leur mauvaise volonté ne put être vaincue à l'égard des vingt barrils d'eau fraîche qui, chargés sur des bateaux plus grands auraient exigé le service d'un plus grand nombre d'hommes pour aborder; et comme pendant ce tems ils pouvaient gagner d'avantage en allant dans de plus petits bateaux à la rencontre des batimens marchands qui arrivaient en foule ce jour là, il n'y eut pas moyen d'envoyer l'eau fraîche à bord du vaisseau amiral qui partit sans cet

article de première nécessité.

Au reste en rendant justice à l'intelligence, au savoir et aux connaissances locales de ces bateliers, à l'excellent ordre dans lequel se trouvent leurs embarcations, à la sûreté qu'elles présentent et à l'extrême dextérité avec laquelle elles sont conduites, je n'en dois pas moins réclamer contre l'arbitraire et l'énormité des prix dont chacun de leurs services doit être payé pendant le temps qui ne présentent aucun danger. Ces mêmes services deviennent inappréciables quand les tempêtes, les rafales, les courants et les glaces rendent ces parages des plus dangereux.

Ce monopole pèse encore, sous un autre point de vue, particulièrement sur le Consulat de Russie. Appelé par mes fonctions à aller à bord des vaisseaux de guerre, avant leur mouillage, à les suivre ou à aller à leur rencontre, à y rester des heures entières, ces courses occasionnent au gouvernement une dépense considérable. Il serait à désirer que ces courses officielles ne fussent pas traitées comme des allées et venues pour ou avec des capitaines marchands, mais d'après un taux séparé, et je réclame dans l'intérêt du service la permission de pouvoir prendre tant pour l'approvisionnement des escadres impériales, que pour mes courses de service, tels bateaux que jugerai à propos, qu'ils soient d'Elseneur, de Hammermöhlen, de Hindkersteen ou d'Helsinborg pourvu que la concurrence, qui actuellement n'existe pas, me fournisse les moyens de faire un accord à un prix modéré.

Comme les bateliers se font payer pour chaque voyageur qu'ils amènent à Elseneur, il ne sera pas sans utilité d'examiner les formalités auxquelles ces voyageurs sont soumis. Ceci mènera à un autre grief, l'esprit de chicane et l'avidité de la police.

Qu'un voyageur vienne de Helsinborg ou qu'il arrive de Bahia, l'un passant outre aussitôt que possible et l'autre venant à terre après une traversée de plusieurs mois, dans l'unique intention de soulager ses yeux par la verdure des prairies, et repartant avec son capitaine dès que celui-ci est expédié à la Douane. Enfin

un voyageur quelconque à peine a-t-il mis pied à terre qu'il se voit acosté endanois par un soldat qui le mène quasi prisonnier au corps de garde, où il est examiné et ses passeports inscrits. Cela ne se fait point par un officier bien élevé parlant les langues étrangères, mais par un bas officier, bien fier de son autorité et ne sachant distinguer, ni traiter conformément à leur rang les personnes qui se trouvent devant lui. Après avoir été inscrit, et avoir payé un pour boire à volonté et non ordonné, le voyageur est conduit au bureau des passeports de la police, où il est obligé de se munir d'une carte de sureté ou de résidence qui coute 9 marcs argent, au profit du maître de police.

Cette surveillance prétendue nécessaire n'est en effet qu'une source de revenu pour le maître de police qui est censé tirer ses moyens d'existence des étrangers d'après le même principe qui prévaut à la douane. Mais ces mesures sont en même tems insuffisantes, chicaneuses et inutiles, principalement à l'égard de ceux qui s'en retournent avec leurs capitaines; Elles sont d'abord insuffisantes puisque ces billets s'accordent indistinctement à toutes les personnes qui viennent par mer et qui s'en retournent par la même voie; et que chacun peut rester à terre à l'insu de la police, se soustraire à toutes les perquisitions pendant 24 heures à l'expiration desquelles l'hôte ou l'aubergiste sont tenus d'informer la police. Que de tems gagné pour un malfaiteur! Elles sont chicaneuses, parceque outre le désagrément, surtout pour une dame, d'être promenée dans des rues écartées, escortée d'un soldat et suivie d'une foule de polissons, elles font perdre un tems précieux pour celui qui n'arrive que pour rester quelques instants. Elles sont enfin inutiles dans les cas les plus fréquents où le voyageur arrive et repart avec un capitaine, expédition faite du navire. La maison qui soigne les affaires du capitaine et celui-ci sont tous les deux intéressés à veiller sur les voyageurs et peuvent mieux que la police garantir leur sortie hors du pays. Les passeports en règle sont visés et des billets de résidence

ou de passage sont délivrés en outre, bref tous les moyens sont mis en avant pour mettre à contribution chaque étranger, ce qui ne laisse pas d'être vexatoire, surtout pour les marins naufragés qui peuvent perdre l'occasion de s'en retourner dans leurs foyers par les délais de la police et du corps de garde, où ils doivent être inscrits étant aussi munis de billets de police, le passeport et la responsabilité du Consul n'étant pas considérés comme suffisante. Je me suis toujours abstenu de payer de pareils billets pour des marins naufragés et n'ai jamais voulu en reconnaître la nécessité. Cette prétention de surveiller tous les individus qui se trouvent dans ce port, s'étend aux Consuls même qui sont effectivement au service de leurs souverains respectifs. Nul ne peut aller en Suède sans un passeport du maître de police; nul ne saurait sortir du port sans son permis ou billet de passage. Chaque document doit être payé, et cet abus a formé le sujet d'une réclamation séparée que j'ai eu l'honneur de présenter à la mission impériale.

Un autre inconvénient résulte pour les marins naufragés d'un droit prélevé par la petite douane d'Elseneur sur tous les paquets débarqués à Elseneur. Ce droit d'entrée n'est pas considérable et il est juste et légal, lorsqu'il est imposé à des voyageurs avec leurs malles ou à des marchandises; mais où peuvent prendre des naufragés les moyens de payer cette petite redevance toute insignifiante qu'elle est, et qui nécessairement ne peut être prélevée que sur les hardes qu'ils peuvent avoir sauvées. Il serait à désirer que de tels malheureux fussent délivrés de toute imposition quelle qu'en soit la dénomination.

Après avoir exposé ces abus, qui, pour être dans les formes adoptées depuis longtems n'en sont pas moins des griefs réels, il reste encore à relever une foule d'abus; mais ceux là sont tellement cachés et répartis entre différentes mains, tellement entrelacés dans la marche même des affaires et entourés dits et dits ancien, et produisent par leur fréquente répétition sous mille formes diverses un revenu si

considérable aux maisons de commerce qu'il serait difficile de les dévoiler tous même en écrivant un volume. En voici cependant quelques uns:

Le manque d'une Bourse et d'un change régulier a donné occasion d'établir un cours de change toujours favorable pour les négociants d'Elseneur et toujours plus haut que celui de Copenhague.

La commission pour toutes les affaires est de 3 p%, commission énorme qui a ~~fait~~ déterminé plusieurs maisons anglaises intéressées dans le commerce d (twist) à établir récemment un agent à Elseneur. Cet agent sera chargé de payer les droits du Sund pour les dites maisons. Il faut donc que l'expédition et ses frais, d'après le mode des négociants d'Elseneur aient été bien grandement calculés, pour permettre à ces maisons anglaises l'établissement et l'entretien à leurs frais d'un agent et d'y trouver leur profit.

Toutes les marchandises vendues ici sont de 25 à 50 p% plus chères qu'à Copenhague malgré la proximité des deux villes et malgré les grandes facilités qu'a Elseneur de se pourvoir de tout ce qui peut lui être utile. Cette cherté tombe principalement à la charge des capitaines qui achètent ici, et à celle des naufragés qui doivent souvent se pourvoir d'habillemens neufs. A Copenhague un marin peut être habillé pour 12 écus, à Elseneur il faut au moins 20 écus. En y ajoutant encore le change défavorable pour l'étranger, j'espère avoir fourni dans un seul exemple une petite idée de la manière dont on traite ici les mandataires et armateurs étrangers.

Pour conclure il suffit de dire que toutes les possibilités ont été employées pour attirer de l'étranger tous les moyens propres à faire vivre et prospérer les habitans d'Elseneur; il n'en pas dit que tous les moyens employés soient louables.

N: 139

108

Monsieur

Je regrette beaucoup ne pouvoir pas vous donner copie de l'Ordre aux Douanes du 28 Novembre 1833 qui assimile les Belges avec les nations les plus favorisées. ne l'ayant moi même jamais reçue; cette negotiation eut lieu par le moyen des Ministres Belges & Danois à Paris. —

Vous priant d'agréer)

l'assurance de mon
respect & devouement.
J'ai l'honneur de vous
saluer très cordialement.

Ernest de Pelley.

Wisenand le 15 Septbre 1834.

à Monsieur

Monsieur de la Roquette Consul de France

&c. &c.

à Elseneur

LODS-TAXT

for 4de Quartal 1834

Reise- og Skriverpenge iberegnet.

Coursen 206¼ p. C.

Skibenes eller Fartöiernes störste Dybgaaende.	Fra Helsingörs Havn eller Rehd til												Fra Torbeks Rev eller paa Distancen imellem Torbek og Kjöbenhavn til							
	Dragö Sandrevs Tönde.				Kjöbenhavns Rehd eller saavidt Skibet seiler ind og bringes til Ankers indenfor Batteriet Trekroner.				Kullen.				Dragö Sandrevs Tönde.				Kjöbenhavns Rehd eller saavidt Skibet seiler ind og bringes til Ankers indenfor Batteriet Trekroner.			
	Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.		Sölv.		Sedler og Tegn.	
	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.	Rbr.	Sk.
Under 8 Fod	16	29	16	78	11	35	11	70	9	53	9	82	14	69	15	17	10	23	10	54
For 8 Fod	16	29	16	78	11	35	11	70	9	53	9	82	14	69	15	17	10	23	10	54
— 9 —	18	11	18	65	12	61	13	3	10	73	11	9	16	29	16	78	11	33	11	67
— 10 —	19	88	20	52	13	88	14	34	11	92	12	32	17	85	18	40	12	45	12	82
— 11 —	21	69	22	38	15	19	15	65	13	16	13	56	19	45	20	7	13	56	14	1
— 12 —	23	51	24	26	16	47	17	"	14	36	14	79	21	4	21	67	14	69	15	17
— 13 —	25	32	26	12	17	73	18	30	15	55	16	6	22	60	23	32	15	80	16	32
— 14 —	27	13	27	94	19	4	19	61	16	75	17	29	24	20	24	93	16	92	17	47
— 15 —	28	91	29	83	20	29	20	90	17	95	18	53	25	76	26	57	18	5	18	59
— 16 —	30	72	31	68	21	57	22	26	19	17	19	75	27	35	28	21	19	19	19	76
— 17 —	33	44	34	48	24	-	24	72	20	37	21	2	29	71	30	64	21	28	21	92
— 18 —	36	16	37	29	26	39	27	22	22	48	23	20	32	11	33	11	23	37	24	11
— 19 —	38	84	40	9	28	79	29	69	24	57	25	35	34	45	35	52	25	49	26	30
— 20 —	41	56	42	85	31	21	32	19	26	68	27	52	36	81	38	"	27	59	28	46
— 21 —	44	28	45	65	33	60	34	65	28	79	29	68	39	20	40	42	29	68	30	61
— 22 —	47	-	48	45	36	4	37	16	30	88	31	85	41	56	42	85	31	80	32	80
— 23 —	49	68	51	25	38	43	39	62	33	3	34	6	43	92	45	32	33	89	34	95

For hvert Etmaal Lodsen opholdes over det Förste, erlægges desuden 64 Skilling Sölv eller 66 Skilling Tegn.

HELSINGÖRS LODS CONTOIR.

Schmidt Hjorth

Relevé des droits perçus par la Douane du Sund à Elseneur pendant l'année 1,821

Nations	nombre de Navires	Montant des droits en Rigsbank & Sks		montant des droits en francs & centim	Observations
Français	62	26,170	.36		Les droits se sont élevés en totalité à 1,768,092 Rigsbk. ou f.. pendant l'année 1,820.
Américains	197	177,343	.„„		
Anglais	2817	602,810	.„„		
Brémois	62	11,831	.12		
Danois	774	80,227	.36		
Espagnols	„„„	„„„	„„		
Hambourgeois	22	10,112	.12		
Hanovriens	444	87,930	.24		
Hollandais	592	56,143	.12		
Lubeckois	47	12,647	.12		
Mecklembourgeois	401	71,492	.24		
Napolitains	„„„	„„„„			
Oldenbourgeois	46	13,074	.24		
Portugais	2	1,172	.36		
Prussiens	1,087	163,118	.„„		
Russes	293	36,099	.12		
Suédois	1,462	113,768	.36		
Norvégiens	862	38,319	.„„		
Totaux en 1,821...	9170	1,502,260	.36		

16 février 1816 — Lettre de Mr Marc au ministre ; accuse réception de son brevet de nomination auquel étaient jointes les instructions tant générales que particulières

20 Juin 1816 — Lettre du même au min. annonce que les négociants d'Elseneur gagnent au moins 30 p % sur toutes les provisions qu'ils fournissent aux capitaines des navires, et à leurs équipages, outre un agio de 8 p% qu'ils passent encore sur tous les fonds qu'ils avancent soit aux capitaines, soit pour l'acquit des droits du Sund et cela non compris leur commission de 2 p% à l'entrée et 2 p% à la sortie des Navires par le Sund. ainsi l'on voit quelques unes de ces maisons devenir riches en peu d'années.

Ces maisons sont jalouses les unes des autres et s'accusent mutuellement de surcharger les comptes des droits du Sund à leurs commettants et de voler leurs capitaines. Il est présumable que les abus existent.... Nuées de commis qui assaillent les capitaines &a &a

Il faudrait un établissement français sous la direction ou tout au moins sous la surveillance immédiate du Consul, ce serait une garantie et une certitude pour notre commerce de n'être point trompé ni surtaxé.

Avant la révolution l'un de mes prédécesseurs, Mr de Brosseronde avait formé lui même un établissement qui avait attiré la confiance de notre commerce et de notre navigation pour l'expédition des navires français à la Douane du Sund.

J'ambitionnerai de rendre le même service à nos nationaux ; Je me

renfermerais uniquement dans l'expédition de la Douane du Sund, qui n'est qu'une assistance à donner pour l'acquittement de ce péage, je m'interdirais tout commerce et me conformerais à la rigueur de nos ordonnances à cet égard.

17 Juillet — Lettre du Ministre demandant à connaître le plan et les détails ainsi que la nature de l'établissement qui existait pour l'expédition à la Douane du Sund sous M. de Brosseronde.

6 aout 1816 Lettre de M. Marc au Ministre; Donne les détails sur l'établissement de Mr de Brosseronde.
Avant la révolution 60 navires français environ passaient le Sund. avec l'approbation du Ministre de la Marine, M. Brosseronde était devenu le consignataire de tous ces navires. Il se chargeait d'acquitter pour eux tous les droits du Sund et les autres frais du port. A leur retour de la Baltique les capitaines le remboursaient s'ils avaient assez d'argent, ou bien Mr de Brosseronde se prévalait par traite, sur les armateurs du montant de ses avances, une commission de 3 p.o/o sur ces avances était le prix de son travail et de ses soins, et un intérêt légal dans le pays servait d'indemnité pour les fonds qu'il avait avancés.
Il avait à Copenhague une

maison de commerce qui lui fournissait l'argent dont il avait besoin pour acquitter les droits du Sund. Cette maison était sa caution vis à vis de la Douane. Ce bureau en exige une de six mille francs environ de tous les établissemens qui se forment à Elseneur, et c'est d'après cette sureté que la Douane accorde un terme de trois mois et quelquefois plus pour acquitter les droits. Cette facilité tourne à l'avantage de nos capitaines et des armateurs lorsque les consignataires sont honnêtes; mais jamais ceux d'ici n'en ont fait jouir nos navigateurs.

Si V. E. y consent je ferai prévenir dans tous nos ports que je suis autorisé à assister les capitaines pour l'acquittement des droits du Sund moyennant la provision de 3 p% et un agio de 1/2 p% par mois. J'aurai soin de prévenir dans mon avis que je ne me charge d'aucune affaire de commerce, toute relation mercantile m'étant interdite en qualité de Consul.

Un autre avantage pour nos navigateurs c'est qu'en cas de naufrage, le sauvetage ne sera pas confié à des étrangers. c'est surtout dans ces circonstances qu'une honnête surveillance devient plus nécessaire et plus utile aux intéressés.

Je dois faire observer que la Douane du péage du Sund est entièrement distincte et séparée de celle où l'on acquitte les droits

sur les marchandises qui entrent ou qui sortent du Danemarck. celle ci forme un bureau à part avec lequel je ne dois avoir aucune connexion pour l'objet que je me propose; si nos négociants desirent faire quelque commerce avec Elseneur ce qui ne peut être que de très peu de valeur je me ferai un plaisir de leur indiquer la maison d'ici la plus solide et la plus honnête, et surveillerai autant que je le pourrai leurs intérêts, quelquefois il se débarque ici quelques marchandises de France destinées pour Copenhague et d'autres qui sortent en transit pour la Suède, celles ci sont souvent destinées à être introduites en contrebande dans ce dernier pays. ces objets sont de peu de valeur.

6 septembre 1816 - Lettre du Ministre — « Vous demandez par votre lettre du 6 août à vous rendre le consignataire de tous les navires français qui aborderont à Elseneur: vous vous chargerez d'acquitter pour eux tous les droits de péage et les autres frais de port. les capitaines, à leur retour de la Baltique, vous rembourseront de vos avances, et s'ils se trouvent dans l'impossibilité de le faire vous opérerez vous même votre remboursement par des traites, tirées jusqu'à due concurrence sur les armateurs du batiment, et de plus vous percevrez une provision

de 3 p% , et un agio ou intérêt de 1/2 p% par mois sur le montant de vos avances.

Ces dispositions sont conformes à celles qu'avait établies M. Brosseronde, l'un de vos prédécesseurs et dont la mise à exécution avait été autorisée dans le tems par le Ministre de la Marine.

En les remettant aujourd'hui en vigueur nos navigateurs doivent y trouver l'avantage de n'éprouver ni difficulté, ni retard relativement au payement des droits à leur passage au Sund, et d'échapper à tous les inconvéniens auxquels ils sont nécessairement exposés, lorsqu'ils sont obligés de s'adresser à des consignataires ou commis des maisons étrangères.

Quant au sauvetage des bâtimens auxquels il peut arriver à naufrager, votre intervention dans le cas est un devoir tellement impérieux que je ne puis la classer dans le nombre des avantages qui doivent résulter de l'établissement proposé.

Il me paraît en effet conçu dans des vues d'utilité suffisantes pour me déterminer à en autoriser la formation ; outre que je n'y apperçois rien qui soit contraire aux réglemens en ce qui concerne les défenses faites aux Consuls relativement au Commerce. Vous avez à cet égard prévenu toute objection par les assurances que vous m'adressez, et d'après lesquelles je dois croire que vous vous renfermerez dans les limites que

vous avez vous même tracée, et que vous ne ferez de l'autorisation que je vous donne d'autre usage que celui pour lequel vous la réclamez.

25 Septembre 1816 – Lettre de M. M. au Ministre

« Je prie V. E de recevoir l'expression de ma reconnaissance pour l'autorisation qu'elle veut bien me donner de faire expédier moi même les capitaines français à la douane du Sund. Les assister et veiller à leurs intérêts, voila mon principal but. Je souffrais de les voir la dupe des étrangers.

29 Octobre 1816 – Lettre du même au même.

M. de la Traite commandant la flute du roi la Caravanne m'a remis la note de son chargement afin que je puisse acquitter les droits du Sund selon l'usage et ainsi que le pratiquent les vaisseaux de la Marine royale d'Angleterre qui sont employés au transport des bois de construction.

13 février 1818 – Lettre du même au même.

Le Consul d'Angleterre ici reçoit de son gouvernement environ 20,000 d'appointemens; il est aussi un des plus considérables expéditionnaires de Navires à la Douane du Sund; le Commerce lui est interdit comme à nous.

115

23 Mars 1821 – M. Mure
écrit au Ministre

que le commissaire de police d'Elseneur
l'ayant informé [en 9bre dernier] que le Magistrat
de cette ville l'avait imposé à
5 R.b.d. pour l'entretien des deux
ministres luthériens, qu'il l'invitait
à payer, il s'y était refusé, attendu
qu'en sa qualité de Consul il était
exempt de toute imposition, et
s'était en outre adressé à M. de
Bourgoing, chargé d'affaires de France
à Copenhague.

Après des notes passées, il fut
décidé par M.r de Rosencrantz
que la réception des marchandises à
Elseneur et leur [réexpédition] ~~réexpédition~~ en payant
des droits de transit est considéré
comme commerce, dont M. Mure
doit s'abstenir

L'expédition à la Douane du
Sund des navires ~~français~~ et l'acquit
des droits de péage à cette douane
ne sont pas faits de commerce,
puisque toute personne quelconque
peut les acquitter &c.

Il s'est toujours refusé à soigner l'exp[on]
des navires étrangers à la Douane du
Sund, tant pour engager les
négociants français à se servir de
préférence de navires français que
pour éviter d'être considéré comme
commerçant à Elseneur; mais
il n'en est pas de même pour les
marchandises chargées à bord de
ces navires lorsqu'elles sont pour
compte de négociants français;
les droits du Sund doivent être payés

a Elseneur et il est utile que je les paye, je dirai même nécessaire pour que les droits soient portés conformément au tarif du Sund, et que le change ~~des~~ que les négocians d'Elseneur sont dans l'habitude de fixer pour leur remboursement le soit ~~p~~ à un taux raisonnable. C'est ainsi que je suis parvenu d'après mes vives représentations à faire réduire à 2 fr. 40 c le taux du Rb.d. qui au commencement de la navigation avait été porté à 2 f. 83 c.

16 janvier 1819 — Lettre de M. Mure au M.tre de la Marine

« Le département de V. E. étant dans le cas de tirer de la Baltique des approvisionnements considérables pour les arsenaux du roi, je croirais utile et en même tems économique pour le service de S. M. que je fusse chargé de l'acquittement des droits du Sund de tous les chargements qui sont pour le compte de la marine royale. Le payement en serait fait par moi seul à la Douane du Sund, n'importe sur quel navire ces aprovisionnements seraient chargés. Cette mesure est conforme aux usages établis ici. Le capitaine du navire a son consignataire particulier pour ses propres affaires, et les propriét. des cargaisons ont les leurs séparément. Le gouvernement anglais en agit ainsi pour tous les approvisionnemens qu'il tire

de la Baltique pour ses arsenaux
c'est le Consul d'Angleterre qui
en paye tous les droits du Sund
n'importe sur quels navires ils
sont chargés.

Si V. E daigne approuver ma
proposition - priée de donner des
ordres aux maisons de commerce dans
les différents ports de la Baltique,
soit à nos consuls afin qu'ils me
préviennent du passage des navires
chargés pour le compte du
gouvernement français pour que
j'acquitte les droits de leurs
chargemens à la douane du
Sund. V. E donnera les ordres
sur le mode de mon remboursement.

18 octobre 1820 - Lettre de Mr Mure
à M. de Bourgoin, chargé d'affaires
de France à Copenhague.

Dans le même sens que celle
écrite au Ministre le 23 mars 1821

« Ce n'est point au surplus une
innovation que j'ai introduite
moi même, Mr de Brosseronde a
expédié au Sund les navires
français pendant de longues années
et notre commerce s'en est bien
trouvé. &c

17 février 1821 Lettre de Mr
Mure à M. de Rosenkrantz, Mtre
des affaires étrangères de Danemark.
Sur la même affaire que ci-dessus.

« Lorsque je suis arrivé à Elseneur
au commencement de 1816 j'ai dû
suivre la conduite que m'avait
tracée M. de Brosseronde ; j'en écrivis
à S. E. M. le Duc de Richelieu qui
m'autorisa &c &c

10 mai 1821 — Lettre de M. Mure à M. le Mis de St Simon dans le même sens que les deux précédentes.

18 août 1821 — du même au même sur la même affaire

4 Décembre 1821 du même au Mtre de la marine sur le payement des droits du Sund par le Consul

15 mai 1821 ; Lettre du même au Ministre il se renfermera strictement dans les termes de l'autorisation qui lui a été donnée au mois de 7bre 1816 relativement aux droits du Sund pour le commerce français et à l'assistance à donner à nos capitaines auprès de cette douane.

30 septembre 1825 — Lettre du même au même.

« Je cherche à diminuer les frais de navigation de nos capitaines autant que possible. C'est dans ce but que je me suis chargé de les faire expédier à la Douane du Sund, afin de les soustraire aux commissionnaires étrangers qui leur font payer plus d'un tiers de plus qu'ils ne doivent. Notre commerce trouve en moi la même assistance pour l'acquittement des droits du Sund. Ce travail me donne beaucoup d'occupation et une correspondance très étendue. Je suis obligé d'entretenir chez moi un interprète et un autre commis pour le service du Consulat, pour notre navigation et pour notre commerce. L'interprète est

absolument nécessaire pour la traduction presque journalière des pièces en langue du pays et pour l'assistance de notre marine et des nombreux passagers français qui tous doivent se présenter à la police lorsqu'ils descendent à terre. Cet interprète me sert en même temps de chancelier, mais les produits de la chancellerie étant si peu de chose il est entièrement à ma charge. (il avait porté dans les États de service 3000 f pour un interprète et on lui avait répondu que cette dépense devait être supportée par la chancellerie).

1er octobre 1827 Lettre de M. Mure au Ministre

Sauvetage d'un navire français la Seine Cne Leblanc sur la côte occidentale du Jutland, il se rend de expédié de suite son fils sur les lieux avec un interprète

14 9bre 1827 — Lettre du même au même.

3 navires français en avarie Gal Lardo Ce Magnan à Elseneur l'Alfred, capne Jacob à Sandefiord en Norwège et la Seine Cne Leblanc dont il a été déjà question.

Pendant toutes les autorités d'Elseneur ont prêté assistance entre autres le Cte dal État romain. l'armateur M. Augustin Lebergue de Fécamp l'a autorisé à tirer sur lui pour les remboursements de toutes les dépenses.

28 février 1827 — Lettre de M. Mure au Ministre

Envoie une Instruction pour les Négociants et les capitaines français qui entreprennent pour la première fois le commerce et la navigation dans les ports de la mer Baltique.

« Les capitaines doivent avoir à Elseneur un consignataire qui répond à la Douane de tous les droits du Sund relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passeports &c. qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation. Il y est autorisé par son gouvernement. Le commerce et la navigation des français auront en lui un protecteur et un défenseur de leurs droits et de leurs intérêts que nul étranger ne peut suppléer.

... un jeune homme du Consulat de France leur servira d'interprète, s'il en était parlé, le capitaine demandera quelqu'un chez le Consul, en disant qu'il ne veut pas d'autre adresse, ni correspondant. &c &c (à revoir)

8 avril 1828 — Lettre de M. Marie au Ministre

Les patentes de santé ne devant plus être obligatoires pour les capitaines étrangers, le revenu principal de la Chancellerie sera nul, alors les dépenses de Chancelier et de commis seront tout à sa charge. Il est cependant nécessaire d'avoir ici un commis d'avoir pour assister les capitaines dans leur expédition à la Douane du Sund et pour l'achat de leurs provisions. Je sacrifierai toujours tout ce que je pourrai &c &c.

27 Décembre 1828 Lettre du même au même

Naufrage du navire français La Félicie, capitaine Largeteau à Fahresund près de Christiansand en Norwège.

L'agent consulaire à Fahresund l'a de suite prévenu et a demandé des lettres provis. remboursement. La cargaison ~~en grain~~ estimée à près de 500000 f. ~~a autorisé le capitaine à en faire vendre une partie pour payer les frais~~

a envoyé immédiatement son fils sur les lieux avec un interprète

6 janvier 1829 Lettre du même au même

Avarie du n.re français La Louise cap. Le Grix chargé de grains pour le Havre, entré dans le port d'Elseneur. L'a fait expédier à la douane du Sund et a autorisé le cap. à faire vendre une partie de la cargaison pour payer les frais

16 mai 1829 - N° 297. Lettre de M. Mure au Ministre. 118

V. E aura été informée par les différentes dépêches que j'ai adressées à son Ministère que notre navigation et notre commerce prenaient chaque année un accroissement considérable.

Dès le commencement de mon arrivée à Elseneur, j'ai voulu veiller moi même aux intérêts de nos nationaux et je me suis chargé d'assister nos capitaines pour les faire expédier à la douane du Sund, et également nos négociants pour le payement des droits de péage à cette douane. J'ai eu bien souvent à lutter contre les maisons étrangères établies à Elseneur pour cette espèce de travail, et j'ai été en but à la jalousie parceque je les empêchais d'abuser de la facilité qu'ils avaient de grossir les comptes du Sund, en général peu connus de nos commerçants, et de se prévaloir d'un change qui leur était onéreux. J'ai la satisfaction que les peines que je me suis données à cet égard ont été utiles à notre commerce et à notre navigation.

Mais comme ces sortes d'affaires se multiplient maintenant chaque année, cette charge est devenue un peu trop lourde pour moi ; d'un autre côté les relations qui s'établissaient entre moi et nos négociants de France mettaient souvent ceux ci dans l'idée de m'adresser des marchandises pour les faire vendre en commission, et me fesaient souvent ces envois sans me consulter, ensorte que lorsqu'il arrivait ainsi des marchandises à mon adresse

j'étais obligé de les confier à une maison d'ici ou de Copenhague pour en faire soigner la vente et en correspondre avec les expéditeurs. Ces sortes d'affaires étaient dans les attributions du commerce; mes fonctions consulaires me les interdisaient.

En conséquence j'ai cru devoir me décharger de tout ce travail, en le confier à M. Petit, mon secrétaire qui a travaillé auprès de moi depuis 10 ans, et m'a servi pendant tout ce tems de chancelier provisoire. D'après mes conseils, il s'est associé avec un négociant de ce pays, patenté bourgeois et consul des villes anséatiques à Elseneur, et ils ont formé une maison de commerce sous la raison H^te Petit & Co. Leur établissement fera tout ce qui tient au commerce, soit avec la france, soit avec l'étranger. Je ne pouvais moi même m'occuper que de ce qui concerne la Douane du Sund, ce qui n'est point considéré comme commerce ici.

Je ne doute point, Monseigneur, que cet établissement ne prospère très bien; c'est la première maison française qui sera à Elseneur; il n'y en a même aucune à Copenhague. Elle peut être très utile à nos compatriotes et servir à leurs expéditions à la Douane du Sund, enfin être l'intermédiaire pour l'écoulement des marchandises de nos manufactures et de nos produits agricoles.

Je conserve à Mr Petit son titre de Chancelier du Consulat d'Elseneur et de secrétaire interprète pour la langue danoise. Cela lui donne quelques petites prérogatives dans le pays, comme d'être exempt du service de la Garde nationale, du logement militaire, et des charges municipales. Je lui en ai délivré le Brevet. Je prie V.E. de vouloir bien confirmer cette nomination et de donner son assentiment à ce nouvel établissement.

29 Juillet 1829 – Le ministre des affaires étrangères annonce qu'il a (1)

(1) appris avec plaisir l'établissement d'une maison française à Elseneur; quant à la confirmation que vous sollicitez de moi pour le choix du Sr Petit, chef de cette maison de commerce, comme chancelier de votre Consulat, elle est tout à fait inutile. Le roi ne s'étant point réservé cette nomination; elle vous appartient exclusivement, conformément à l'ordonnance du 21 Juillet 1821. Il suffisait donc que vous me fissiez connaître votre choix en me transmettant le type de la signature de ce chancelier, et je vous prie de vous conformer à cette dernière recommandation.

(Dans la même lettre on voit le paragraphe suivant)

« J'approuve tout à fait, Monsieur, le parti que vous avez pris de ne pas recevoir les marchandises que quelques négociants français expédient à votre adresse. Cette détermination est également conforme aux règlements et aux convenances. »

(Cette lettre est classée Dépôt de chancellerie)

15 Xbre 1829 – Lettre de M. M. au Ministre.

« ~~J'aurai de non seulement & mon attention~~ Je prie V.E. d'observer que notre navigation avec la Baltique augmentant chaque année, ma surveillance et mon travail en deviennent aussi plus considérables. Les événements de mer qui surviennent à nos bâtimens, sollicit

24 ~~Juillet~~ 1830 – Lettre de Mr M. au Ministre pour lui annoncer que depuis que Mr Petit est à la tête d'une maison de commerce à Elseneur, et que le fils de Mr M. est son commis intéressé pour le travail (de la chancellerie), il a laissé seulement à Mr Petit le titre de Chancelier parce que cela lui donne quelques prérogatives et exemptions dans le pays.

D'où il suit ajoute-t-il que le Consulat est composé de lui, de son fils et du commis

Droits de Chancellerie — Lettre du Ministre des Aff. Etr. du 11 Septembre 1830.

„ Le Ministère n'a point à connaître des arrangemens particuliers conclus entre vous et votre Chancelier et dont vous rendez compte dans votre lettre du 24 Juillet. Seulement il doit veiller à ce que la forme des Etats de recette de Chancellerie soit régulière, et à ce que la part attribuée attribuée aux aux Consuls n'excède pas celle qu'a fixée l'ordonnance du 8 aout 1814.

L'article 4 de cette ordonnance répond clairement à la question que vous faites relativement au visa des papiers de bord, puisque tous les droits perçus dans les Consulats, sans distinction de la nature des actes, sont compris sous la dénomination de droits de Chancelleries."

Réponse a été faite a cette lettre par M.r M. le 21 septembre 1830 N.° 7.

123

Lloyds 4 march 1835

124

Gentlemen

I am directed by the Committee for managing the affairs of Lloyds, to inform you, that the numerous and urgent complaints which have for some time past been made both by Merchants and Underwriters on the subject of surveys of damaged Goods and the Certificates granted thereon; have imperatively drawn their attention to that portion of the duties of Agents to Lloyds, and have determined them to adopt the most decided measures, with the view of preventing in future that discrepancy of practice which can only have arisen either from inadvertance, from neglect, or from an intentional evasion of the instructions furnished to each agent on his appointment

The total disregard in many instances, of those instructions, as respects–

1st the survey on board with reference to stowage and Dunnage.

2nd the selection and separation of the damaged from the sound portions of each package.

3rd The certificates of the Ship masters to the fact of Sea damage.

4th the immediate survey of Goods stated to be damaged

5th An authenticated Sound price — and

6th The Charges of the Lloyds Agents for surveys.

has led to many unpleasant discussions & to compromise

of Claims for average alike unsatisfactory to the underwriters and the assured.

You are now required in Case where Goods are damaged by sea water, to give your Certificate thereof, strictly in accordance with the following form

Mark, number and description of Package	No	Contents	Sound	Slightly damaged	much damaged
◇ No 1/20 20 Bales Madda pd	1	100pd	57pd	30pd	13pd

In addition to which the Captains Certificate of the nature of the damage is to be considered indispensable and in the event of refusal on the part of the Ships master, such objection and its alleged ground to be expressly stated by the agent. And also the certified sound price either of parcels of the same goods or of similar parcels imported about the same time and a Certificate of the actual sales of the sound will be expected where they can possibly be procured. and it is further required that the surveys on such Goods should be held at the earliest opportunity and that within a reasonable time after the arrival of the vessel.

The Committee are also desirous of drawing your particular attention to that part of the instructions which points out the propriety of forwarding the Cargoes to their destination, in all case of vessels being wrecked short of their port the neglect of which frequently entails very severe loss upon underwriters, which might be avoided by a different Course of proceeding the sale of Goods short of their destination, except under the direction

of the assured or with a view to save further Loss from their perisable condition, being not only at variance with the printed instructions, but in direct contravention of the law. 125

The Committee direct me to state, that this letter is a Circulate adressed to all their Foreign Agents, as a rule for future practice and that the censure it may appear to convey is intented to apply to those parties only who will necessarely feel that the Complaints alluded to have not in their individual Case been preferred unjustly.

The Committee however wish it to be understood that these instructions are to be considered imperative on all their agents. And are resolved to look upon their infringement either in letter or in Spirit as a virtual vacation of the appointment.

I remain &c

signed W. Dobson

Messrs T. & W. Chapman

Elsinore

Kbhvns Post 4-9bre 1835 N°. 266

Corporation des Bateliers d'Elseneur

Copenhague le 4. 9bre 1835.

Un évènement dont il a été parlé dernièrement dans cette ville, auquel évènement cependant — puisqu'il nous manque une assertion documentée pour son authenticité, et que nous, au nom de l'humanité, ne pourrons que désapprouver — nous ne croyons pas devoir donner de publicité ultérieure, donne lieu au public de faire les questions suivantes:

1° Les bateliers d'Elseneur ont ils le droit exclusif, en dedans un certain terrain de district de la Côte, de sauver les marins qui se trouvent en danger de mer?

2° Pourra-t-on imposer à d'autres personnes, sur le même terrain, en faisant un essai de sauvetage en cas pareil, une amende à payer à la corporation des dits bateliers?

3° Cette corporation peut elle fixer une taxe pour sauver la vie des hommes?

Kbhvns Post 9-9bre 1835 N°. 271

Copenhague le 8. 9bre 1835.

Dans le N°. 266 de cette feuille nous nous sommes permis de faire quelques questions, relativement à la corporation des bateliers d'Elseneur, en ce qui concerne un évènement dont on avait parlé dernièrement dans cette ville, mais à la

communication publique duquel il nous manqua une assertion suffisante. Il nous a été depuis d'une grande importance de chercher tous les renseignements qu'il nous a été possible d'obtenir, pour pouvoir donner à cette affaire la publicité qu'elle nous paraissait entièrement d mérites, et nous sommes charmés, en communiquant le résultat de nos poursuites, de pouvoir éloigner l'ombre que la relation verbale avait en partie jeté sur une Corporation, qui compte parmi ses membres plusieurs des meilleurs marins de notre patrie. — Un jour au mois d'avril de cette année, un navire, chargé de Chaux et ~~destiné~~ se rendant d'un port de Skoane destiné pour Gothenborg, se vit obligé à cause de vents contraires de jeter l'ancre ~~en face~~ devant le bourg de pêcheurs Skekkestene. Outre l'équipage, se composant de 3 hommes, il y avait à bord du navire 5 garçons ouvriers; ce navire, dit-on, était en bien mauvais état. Il s'éleva une tempête, et quelques pêcheurs de Snekkestan ~~vinrent~~ à bord. Les passagers manifestèrent le désir de descendre à terre, avant la nuit et le mauvais temps qui s'approchèrent, ~~parce~~ car ils doutèrent que le navire put tenir la mer. Les pêcheurs n'osaient pas les transporter à terre,

puisqu'un tel transport, à leur dire, n'était accordé qu'aux bateaux de bateliers privilégiés, et comme la taxe pour un bateau d'Elseneur, sous les circonstances actuelles était si élevée (15 R. ~~au~~ à ce qu'on disait) que les pauvres passagers à bord ne purent pas la payer, il considérent comme inutile, de faire aucun essai ~~de~~ pour descendre à terre par l'assistance des bateliers. Les pêcheurs de Snekkersteen quittèrent le navire, le mauvais tems se présenta, et le lendemain le navire — probablement en fatiguant jusqu'à ce qu'il fit de l'eau — était perdu ~~avec~~ corps et bien. La relation de ce triste évènement que nous apprimes les premiers, ajouta que des bateliers d'Elseneur, après qu'on avait donné le signal de secours, s'étaient présentés au navire, qui faisait déjà de l'eau, mais qu'ils l'avaient ensuite quitté — parcequ'ils ne pouvaient pas obtenir le payement fixé par la taxe. D'après les renseignements que nous avons obtenus il n'y a aucun lieu de presumer que les bateliers d'Elseneur

ait agi d'une telle manière, car cela sera dans nos pays civilisé une barbarie sans exemple qu'on pourrait considérer de la part de l'humanité être dehors les bornes de la possibilité. Combien les pêcheurs de Snekkersten, qui étaient à bord du navire, sous les circonstances actuelles, ont pu avoir lieu à leur peur et refus, et combien leurs manière d'agir a été convenable, nous ne nous voyons pas en état d'en juger. Il sera cependant bien déplorable, si les droits de corporation encore pendant nos jours de quelque manière durent faire valoir, où la question s'agit de sauver la vie des hommes.

Kbhon Post 18.9bre 1835 N°.280

Déclaration de la Corporation des bateliers d'Elsenneur

A cause d'une pièce inserrée dans le N°.271 du Courrier de Copenhague, relativement à la Corporation des bateliers, qui doit servir à donner des éclaircissemens sur un événement indiqué dans la même feuille N°.266, nous nous trouvons appelés par la présente de faire connaître au public l'affaire telle qu'elle est réellement, pour

autant qu'elle concerne la Corporation, et nous pouvons certifier l'exactitude de notre rapport, puisqu'il nous a été d'une très grande importance de mettre la vérité au jour à ce sujet.

128

Le 30 Mars de cette année une Galéasse arriva de la mer Baltique et jeta l'ancre devant Snekkersteen. Elle fut, ainsi que tout navire qui arrive à la rade, hélé par un bateau de batelier, qui offrait au Capitaine de le transporter à terre et abord pour 6 R; mais ce dernier n'y fit pas attention puisqu'il se servait de son propre bateau. Quelques jours après, le vent devenant favorable, et tous les autres navires destinés pour la mer du nord mettant à la voile, on offrait de nouveau à ~~ce dit Capitaine~~, qui resta sans lever l'ancre, puisque son navire était un mauvais marcheur, l'assistance d'un bateau pour pouvoir appareiller. Cet offre fut cependant aussi refusé par lui ~~le Capitaine~~;

aussitôt après il avait mis à la voile par son propre assistance et gouvernait vers le nord; mais quoique il fit beau tems, il avait probablement peur de ne pas pouvoir franchir la terre, le vent étant S.E. et tourna ensuite, se dirigeant vers le sud et jeta l'ancre devant le bourg de pêcheurs Humlebek éloigné à plus d'un mille d'Elseneur. La nuit suivante il ventait très fort, et le lendemain la galéasse avait disparue. L'équipage du navire, dit on, se composait de 5 hommes et trois passagers, destinés pour Gothenbourg. Aucun d'eux n'avaient manifesté le desir de descendre à terre, et encore moins de la peur du danger; mais, s'il en eut été ainsi, la Corporation n'aurait jamais réclamé de payement, puisque sous aucunes circonstances on n'en demande à des garçons ouvriers pauvres, que nous transportons en général sans recompense, autant que les ordonnances de la police nous le permettent. Le dit navire n'a pas non plus, tout le tems qu'il était visible d'Elseneur, donné aucun signal de secours, et il n'a été question

d'aucune espèce de danger aux bateliers qui étaient à côté de ce navire. Si des pêcheurs ont été au navire, et ce qui s'est passé entre eux et l'équipage qui était à bord, nous est inconnu; Il paraît incroyable que ces pêcheurs, en voyant le danger, auraient pu agir avec tant d'inhumanité que ~~de laisser les~~ d'abandonner le navire, ou que, lorsqu'il s'agissait de sauver la vie des hommes, auraient dû se laisser entraîner par la folie de peur d'empiéter sur les droits de notre corporation, une peur qui aurait été d'autant moins fondée puisque le district de la Côte, devant lequel la galéasse était ~~échouée~~ naufragée, était à environ un mille (plusieurs) Sud de la borne limite, qui exclut les droits de la Corporation d'intervenir dans les naufrages. Les pêcheurs, qui connaissent en général ~~ement~~ bien la Côte, auront par conséquent certainement conçu que dans des circonstances dangereuses le mieux qu'ils auraient pu faire était de mettre le navire à terre et de sauver ce qui pouvait être sauvé. Nous n'avons jamais connu

un esprit de Corporation aussi mignable qui put négliger les devoirs les plus sacrés de l'humanité, et, comme il a été jeté un ombre sur notre corporation, nous ne croyons pas qu'il sera considéré comme une malhonêteté que nous nous permettons par la présente de dire à notre défense, que la Corporation des bateliers d'Elseneur ne compte qu'un très petit nombre de membres qui n'aient pas exécuté le cher devoir de sauver la vie des hommes. Deux de ces membres ont été graciés par S.M. par l'ordre pour sauver les hommes (Rednings-Ordenen); mais aucun d'eux n'a exigé de payement pour sauver quelqu'un, plusieurs au contraire ont refusé un tel offre. De la manière, dont on a parlé publiquement en premier lieu de cet événement, on doit présumer, que la personne, qui en a parlé le premier, doit avoir été porté par le mauvais motif de nous nuire

et nous serons enchantés d'apprendre l'inventeur de ce bruit.

130

de la part de la Corporation:

O. J. Buch. J. P. Krabe. O. B. Schmidt.
J. Gotliebsen. F. Frederichsen. F. Buch
H. Frederichsen. C. F. Bache. P. C. Wilhelmsen.
B. Lund.

Je certifie que la Corporation des bateliers d'Elsineur pendant ~~le temps~~ l'intervalle de 15 à 16 années que j'ai été inspecteur de cette corporation, ~~elle~~ a constamment montré, dans les cas où la vie des hommes était exposée au danger de mer, le plus grand zèle et activité pour donner le plutôt possible du secours à de tels hommes, sans en exiger de ~~pas~~ récompense.

Schmidt

Inspecteur de la Corporation des bateliers.

Expéditeurs de navire d'Elseneur et Bateliers

Diminution dans la taxe de la Corporation des bateliers d'Elseneur

Kiöbenhavns Post (Courrier de Copenhague) le 29 Avril 1835 — N° 205.

On sait assez ~~Il est~~ généralement de quelle ~~~~ importance les revenus du droit du Sund ~~sont~~ sont pour la Caisse de l'état, et il est assez facile ~~naturel~~ de concevoir que plus le nombre des navires qui passent le détroit est grand, ~~que plus de navires qui arrivent, plus considérables sont~~ plus aussi les ~~revenus~~ recettes sont considérables. ~~les revenus~~.

Pendant ~~ces~~ derniers temps on a, ~~dit on, aussi que plusieurs personnes le disent~~, cherché, dit on, ~~cherché~~ à ~~trouver~~ découvrir des moyens pour ~~fr~~ diminuer les frais qu'on a à supporter les ~~les~~ navires de nations étrangères qui passent le Sund, et c'est à cette occasion qu'on a proposé une diminution dans la taxe des bateliers d'Elseneur présumée trop élevée. Nous allons ~~Il sera~~ examiner ~~maintenant question~~ ~~si on ne s'est pas~~ ~~arrêté~~ ~~son attention sur~~ si ce n'est pas à tort qu'on s'est ~~uniquement~~ occupé des bateliers, et si on n'aurait ~~un point unique et laissé un autre de côté, où on pouvait~~ pas dû ~~plus~~ plutôt diriger son attention sur une autre ~~point~~ classe dont ~~on aurait~~ il serait ~~certainement avec plus de raison de faire quelque chose~~. possible d'obtenir quelques résultats utiles.

Les revenus des bateliers ~~ne~~ sont ~~que hasardeux, ils~~ incertains, car leur plus ou moins d'élévation dépend ~~des~~ de circonstances qu'on ne peut calculer, telles que le plus ou moins ~~incalculables~~, de tempête, ~~et~~ de grosse mer &c. Quoiqu'on ~~même on~~ ne puisse pas dire qu'ils ~~s~~ exposent ~~pas~~ toujours leur vie ~~en~~ à des danger, il faut néanmoins avouer, qu'ils doivent toujours être en possession d'un bon inventaire bien entretenu, qu'il ~~dit~~ est indispensable qu'ils conservent ~~occupé du monde tenu de quoi à son~~ à leur service ~~service~~ des gens pour les aider, et qu'avec ces gens il ~~devaient~~ exposer ~~leurs~~ couteux appareils ~~précieux~~. Si maintenant les revenus du batelier ~~furent~~ sont diminués et qu'il ~~soit obligé par là à faire tomber en~~ ne lui soit plus possible d'entretenir son inventaire en bon état

il peut sans doute en résulter ~~ceci pourrait sans doute avoir~~ des suites incalculables
relativement aux ~~ce qui ... le~~ revenus (que le Sund produit) à l'état, ~~car le~~ ~~d'état du Sund~~, ~~dès que la~~
parceque la corporation des bateliers a des rapports si intimes ~~liés~~ avec le
droit perçus et que la plupart du tems ce sont des Capitaines
étrangers, qui doivent descendre à terre et faire expédier
leurs navires. ~~La réputation que~~ Que la corporation des bateliers d'Elseneur
ainsi que les pilotes de cette ville ont obtenu une grande ~~se sont élevés parmi le~~
réputation ~~moment à acquérir une réputation répandue~~ dans presque
toute l'Europe, ~~et ne peut être comparée avec la corporation~~ mais on ne peut disconvenir qu'on ne saurait comparer
cette corporation avec ce ~~telle~~ qu'elle était il y a quelques années. ~~peut ou bien~~
mais les perfectionnemens qu'elle a reçus, doivent-ils être attribués aux progrès
~~doit être une conséquence de la perfection que tout a~~ que toutes choses ont fait
~~reçu~~ d'année en année, ~~mais on doit néanmoins considérer~~ on ne doit on par la considérer plutôt,
~~que toutes~~ ces améliorations comme le résultat ~~de la propre volonté~~ des travaux
~~historité~~ ~~déployée quelque~~ auxquels les membres de la corporation se sont livrés et
~~de la Corporation et sans qu'on l'y ait invité, précisement pour~~
du zèle actif qu'ils ont déployé, afin ~~d'être à même de rendre aux~~
~~qu'elle peut faire ce que les navires de nation étrangère~~
sans y être poussés, afin d'être plus en état de rendre aux navires des nations
~~peuvent réclamer d'elle de droit~~ (Il faut en même tems
étrangers tous les services que ceux ci étaient en droit ~~d'en~~ d'attendre d'eux)
remarquer que cette corporation ne peut être comparée
à aucune espèce de corporation de bateliers (ou d'autre profession ~~ou d'autres métiers~~,
en ce que notamment les membres ~~ces~~ dernières ne cessent jamais de recevoir des ordres ou ~~reçoivent continuellement~~
~~des ordres~~ commandes, tandis que ceux ~~les intéressés~~ de la Corporation des bateliers d'Elseneur
sont obligés de rester plusieurs jours quelquefois même plusieurs semaines
entiers avant de pouvoir rencontrer un navire qui veuille

recourir à eux, parceque ce n'est qu'en cas de temps que les étrangers se servent des bateliers, parcequ'ils craignent alors de se hasarder dans leurs propres bateaux. Ainsi le batelier use son bateau et son inventaire, aussi bien pendant le temps qu'il travaille sans recevoir de salaire, que pendant celui où à peine obtient une récompense.

Nous pensons en conséquence que la diminution qui a le desir d'introduire dans les frais qu'ont à supporter les Capitaines étrangers à leur passage du Sund, serait plus facilement et plus justement obtenue, si on s'adressait, pour les réformes à faire aux expéditeurs de navire, c'est à dire à certaines maisons de Commerce. Au lieu de diminuer les revenus de la Corporation des bateliers, revenus établis d'après un tarif, mais qui sont cependant tout à fait incertains et dépendent du hazard, on devrait chercher plutot à obtenir la diminution des frais que les commerçants et navigateurs étrangers payent pour les bateaux, en veillant à ce que la somme que les bateliers reçoivent pour leur travail, ne fut pas augmentée à un point absurde pour le vrai payeur étranger, par les calculs de change et par les bénéfices que font les expéditeurs dont nous venons de parler

et qui avancent de l'argent pour compte des Capitaine, si la somme qu'on présume que le expéditeurs prendront de trop être épargnée, alors la diminution proposé dans l'intérêt de négociant étranger ne portera pas sur la taxe des bateliers, mais elle viendra d'elle même. L'expéditeur en fournissant les vivres au navire étranger, a un revenu proportionnellement plus élevé que le batelier; ainsi on peut citer des exemples qui prouvent, qu'un expéditeur, qui a acheté de la viande pour compte d'un Capitaine étranger s'élevant à 92 Rgd. a gagné sur ces 92 R. 15 Rd., outre sa provision d'expédition ordinaire, en sorte que l'acheteur a payé 15 R. outre le 8 p% appellés Drawback (1) sans rien obtenir pour cet argent et sans aucun profit pour celui qui a vendu. Le calcul de la monnaie anglaise est également injuste, en ce que 12 R. argt. sont calculés à 1 £ st. 10 Sh. et 18 R. à 2 £ 6s. 3d. (.). Mais ce n'est pas tout encore, car il est constant qu'un expéditeur sur chaque 10 à 12 R. qu'il a payé à la corporation pour loyer de bateau, retient pour un petit bénéfice de 9 à 10 p, et comme il est rare qu'il s'écoule plus de

(1) Dans le N° 208 du Kjöbenhavn Post du 2 Septembre 1835, on annonce qu'au lieu de outre les 8 p%, il faut lire y compris les 8 p%

6 à 8 ans avant que cette somme soit remboursée, il en résulte que ces petits bénéfices ne s'élèvent guère qu'à environ 7 % par an, et il faut naturellement ajouter en outre à ce gain la provision d'expédition 134

courante. — L'expéditeur gagne ainsi, non pas comme le batelier, dont le salaire dépend du vent et du temps, mais par de certains profits par chaque navire qui passe, tandis que le batelier au contraire ne gagne que sur quelques uns. C'est ainsi que l'expéditeur peut mieux supporter une diminution dans ses revenus que la corporation des bateliers, qui a éprouvé pendant les dernières années assez de diminution dans les siens.

Il résulte des bruits généralement répandus que la corporation des bateliers ne peut éprouver aucune diminution dans ses revenus, sans que son bon état actuel n'en souffre forcément. Mais fût il même vrai, que cette corporation, qui est indispensable à la Douane du Sund, dût recevoir à l'avenir de l'état une indemnité pour la diminution qu'on propose, pourquoi donc la caisse du roi ou de l'état, qui est déjà assez sucée par des milliers de pensionnaires et de coureurs de grâces insatiables, être

Seratelle

(Obligés de payer dans le cas dont il s'agit, puisqu'on peut ~~arriver au même résultat~~ obtenir) ~~peut effectuer~~ (avec ~~ff~~ beaucoup plus de ~~raison~~ justice par d'autres moyens ~~et~~ en supprimant seulement ~~un abus~~ — la diminution des frais des navires étrangers à leur passage par le Sund — sans dérober au batelier la recompense de son travail ~~dangereux~~. ~~Seulement en supprimant un abus.~~

Kjøbenh. Post du 28 8bre 1835 N° 259

On fait connaître préliminairement que les maisons d'expédition ~~soussignés expéditeurs~~ de navires soussignées ont cité en justice l'auteur de l'article : "Sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur" inséré dans le Kjöbenhavnsposten N° 205 du 29 aout 1835, ~~à l'occasion~~ en raison des accusations qui y sont contenues contre les expéditeurs de navire en général, pour des ~~rapports~~ procédés hazardés et illégaux.

Elseneur le 17 octobre 1835

Signé: ~~&~~ A. Van Deurs & C°, C. Mehrens Enke & Sön, H. Petit & C., Nichl. Chs. Fenwick & C, Belfour Ellah Rainals & C, L. Lindbergs Enke &, N. Liebman &, E. & W. Chapman, Le Pelley & Marcussen, Major Wright & C, Ahman & C, Adam Gradman & Gloerfelt, Lovise Sal. Holms Enke & C, T & E. Mullens, Knox & Horden, Jutting & Peytz, T. C. Schmidt, Brown & Burd, Hans N. Hansen, Gordon Norrie, J. P. Lundwall, N. Kragh

Kjøbenhavn Post du 1er nov. 1835 N° 263

Déclaration. ~~Plusieurs~~ Différens bruits ~~[illegible]~~ ayant circulé ~~[illegible]~~ relativement à l'auteur de l'article inséré dans le Kjöbenhavnsposten N° 205 ~~[illegible]~~ sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur, je me considère comme obligé ~~je dois à plus de personnes qu'à moi même~~ de ~~me~~ (que c'est moi qui suis) déclarer ~~comme~~ le seul et ~~[illegible]~~ véritable auteur qu'un ~~toute la~~ (grand nombre d'honorables) maisons de commerce ~~honorables~~ ont cité en justice.

Copenhague le 30 octobre 1835.

Signé Carl Bagger.

Kbhvns Post 2. 9bre 1835 N° 264

Déclaration. ~~Sur~~ Dans un article inséré ~~dans le~~ au Kbhvns Post N° 205 du 29 août

135

de cette année "Sur la diminution de la taxe des bateliers d'Elseneur" un anonyme a porté différentes accusations contre un expéditeur de navires de cette ville et, comme il ne fait pas connaître le nom de celui dont il veut parler, il a dirigé (il en résulte qu'il a attiré) l'attention publique sur toutes les expéditeurs de navires. Voici la teneur de ces accusations:

"Un expéditeur de navire qui avait acheté de la viande pour compte d'un capitaine étranger pour une somme de 92 Rigsd. a gagné 15 Rdr. sur ces 92 Rd, outre la provision d'expédition ordinaire, en sorte que l'acheteur a payé 15 Rd outre les 5 p% de Drawback (dans le KiöbenhavnsPost No. 208 le mot outre (foruden) a été changé en y compris (indbefattet)) sans rien obtenir pour cet argent, et sans qu'il en résultât aucun avantage à celui qui a vendu. Le calcul de la monnaie anglaise est également injuste, en ce que 12 Rd argt. sont calculés à 1 £ 10 s. et 18 Rd à 2 £ 6 s. 3 d. Mais ce n'est pas tout, il est constant qu'un expéditeur de navire sur chaque 10 à 12 Rd qu'il a payés pour loyer de bateau à la corporation, a pris pour lui un petit bénéfice d'environ 9 à 10 p% (1 Rdr 3 ou 4 marks) et cet argent ne reste guère plus de 6 à 8 semaines avant d'être remboursé, ces petits intérêts ne s'élèvent guère qu'à 70 p% par an. Tout ceci naturellement outre la provision d'expédition courante."

Quoiqu'il soit aisé à toute personne raisonnable de concevoir combien il est difficile et pour ainsi dire impossible que des expéditeurs de navires en aussi grand nombre que ceux qui se trouvent à Elseneur puissent s'accorder pour adopter comme règle générale des calculs semblables à ceux dont il s'agit, néanmoins comme, d'après ce qu'on a appris, ces accusations, par l'assurance avec laquelle on les a promulguées, ont produit un mauvais effet même parmi les classes élevées, le soussignés ne croient pas convenable de garder plus longtems le silence qu'il leur avait semblé d'abord inutile de rompre, attendu qu'il

s'agissait d'un ~~anonyme d'un~~ article anonyme.

Cependant tant que l'auteur de l'article ne nomme pas celui ~~la personne~~ qu'il attaque, ce qu'on l'invite à faire par la présente ~~de faire~~, ~~...~~ personne ne ~~lui~~ doit ~~pas~~ de réponse. Nous Soussignés nous ~~...~~ croyons néanmoins obligés ~~appellé, chargé~~ appelé à de déclarer au public, ~~chacun pour ce qui les concerne~~:

Que nos affaires ne sont pas de telle ~~de la~~ nature que des calculs et des avantages semblables à ~~comme~~ ceux dont il s'agit, puissent ~~...~~ avoir lieu en général, puisque nous ne fournissons aux Capitaines qui nous sont ~~à nous~~ adressés que de l'argent comptant, avec ~~pour~~ lequel ~~ayant~~ ces Capitaines soit par eux mêmes, soit par le moyen de Commission de Capitaines ~~auprès~~ ~~Skipperhuse~~ ~~...~~ qui s'occupent de fournir ce qui est nécessaire aux ~~des besoins~~ de navires, achètent ce dont ils ont besoin; ~~et comme~~ qu'il est extrêmement rare que nous nous remboursions sur l'Angleterre pour nos avances d'argent ou que nous fassions ~~...~~ la réduction en livres Sterling; ~~...~~ manque dans tous les cas, cette réduction n'a jusqu'ici été faite ~~...~~ par nous d'après le cours de change, que font connaître les calculs ~~...~~ indiqués par l'auteur; nous déclarons donc que ces accusations sont fausses si c'est à ~~nous~~ que l'auteur les adresse, et pour le prouver ~~...~~ nous offrons ~~et nos livres...~~ de mettre nos livres à la disposition de toute personne ~~...~~, qui desirera s'assurer de la vérité à ce sujet.

Nous espérons que par cette déclaration le public, dont le jugement est pour nous d'un grand poids, sera satisfait, et qu'on ne se méprendra pas sur nos intentions ~~nous considérons...~~ ~~...~~ ~~...~~ parceque, à cause de la nature de nos affaires, nous ne nous trouvons pas appelés ~~...~~ à intervenir dans le procès que d'autres expéditeurs de navires vont intentes contre l'auteur.

Elseneur le 29 Octobre 1835

Signé. v. Aller & C. Carl Saniter. Niels Peter Kirch.

Tiré du Courrier de Copenhague (Kiøbenhavnsposten) N° 242 - 11 Octobre 1835.

Corporation des bateliers d'Elseneur et expéditions de navires au Sund

1

136

Je satisfais ici à votre demande en vous présentant mes observations sur la navigation par le Sund, ~~principalement~~ en particulier sur la taxe des bateliers et les plaintes que les ~~expéditeurs~~ capitaines de navires font en général ~~fort~~ le prix fort élevé ~~le loyer de bateau élevé~~ qu'ils sont obligés de payer pour descendre à terre dans les bateaux du pays et se faire expédier à la Douane du Sund, lorsque le temps ou d'autres circonstances les empêchent de se servir de leurs propres bateaux. En réclamant votre indulgence par rapport à ces observations qui ne sont pas rédigées en aussi bon style qu'on pourrait s'y attendre ~~prétendre~~, je vous prie d'être convaincu que les ~~data~~ faits que j'expose sont exacts.

Avant d'entrer dans les détails sur ~~de détailler~~ les diverses dépenses qu'un capitaine est obligé de ~~a à~~ payer en se faisant expédier au Sund, il est nécessaire que je donne d'abord un aperçu de ~~sur~~ la position des bateliers par rapport à la navigation.

Un règlement pour la corporation des bateliers du 19 mai 1820 décide, que le nombre des membres ~~intéressés~~ de cette corporation, qui, ~~lors~~ se composait alors de 75 individus, doit ~~peu à peu~~ être successivement réduit à 60. ~~Pour le~~ En ce moment le nombre en est de 70. ~~Ceux-ci~~ Ils ont le droit exclusif de conduire à terre et

de ramener à bord les Capitaines qui arrivent au Sund et qui ne ~~veulent~~ veulent ou ne ~~pouvaient~~ peuvent pas ~~profiter~~ se servir de leurs propres bateaux. Pour une telle conduite ils reçoivent, suivant le reglement exercé cité, 9 Rbd en tems ordinaire en été, et en hiver, pendant la nuite en ajoutant en sus ⅓ du fret d'été pour chaque dégré de vent. L'été se calcule du 1er avril au 30 Septembre et l'hiver le reste de l'année. ~~Ne~~ La nuit est calculée depuis le coucher jusqu'au lévé du soleil. Les degrés de vent se divisent ainsi :

1. dégré.. bon frais, jusqu'au à 1 ris dans le hunier.
2e id ... 1 ris au hunier jusque à 2 ris.
3 - id ... 2 - id —— id —— id —— 3 - id

Les dégrés de vent ~~se signalisent~~ sont signalés du pont de port par 1-2 ou 3 Ballons qu'on fait hisser sur un mat.

Un Capitaine, qui arrive à terre avec son propre bateau, mais qui à cause de vent ~~ou~~ ou par suite d'autres ~~cas~~ circonstances imprévues ne peut pas retourner à bord dans sa propre embarcation doit, s'il veut retourner à son navire, avoir recours aux bateliers et payer autant ~~comme~~ que s'il était descendu à terre et retourné à bord dans un bateau de batelier, et en outre pour son propre bateau ⅓ de plus pour chaque paire de rame qu'on peut y appliquer. Comme ce cas ne peut arriver qu'en tems de tempête, il en résulte en général ~~des~~ pour le Capitaine une dépense de 18 à 20 Rbd. Les

bateliers sont tenus de héler chaque navire qui arrive en rade et de lui offrir leurs services. Chaque bateau doit toujours être muni d'un exemplaire de la taxe pour le présenter au Capitaine.

Le susdit payement est très gênant pour les Capitaines en proportion des droits qu'ils ont à payer à la Caisse royale, seule raison qui les oblige de descendre à terre. Les autorités compétentes ont pris en considération cette circonstance, et une commission été nommée à ce sujet; mais on ne sait encore rien du résultat de ses travaux.

Toute personne, connaissant la marche des affaires à Elseneur, sait, que la corporation des bateliers ne s'est jamais trouvée en aussi bon état qu'en ce moment, non pas seulement en ce qui concerne les bateaux et leur inventaire, mais aussi en ce qui est relatif à l'équipage; (et telle qu'elle en constituée) mais il est évident que la corporation ne peut subsister avec un (moindre) revenu. (moins lucratif)

Les intéressés ont prouvé par leurs livres, que chacun d'eux reçoit en annuellement de 450 à 500 Rbo. en papier. Il ne peut pas vivre et soutenir sa famille à moins de cette somme, puisqu'il doit là dessus tenir son bateau en bon état, ce qui peut être évalué à au moins une

dépense annuelle de .... 70 Rbs.
et donner à un matelot en gage annuel de .... 50 –

ce qui se monte à une somme de 120 Rbs.

Il reste ainsi un surplus de 320 à 350 Rbs. sur lequels il doit vivre avec sa famille, payer des ~~dettes~~ impots &a. On jugera par là qu'aucune diminution dans les recettes de la corporation ne peut se faire sans ruiner en partie les interessés, et il en resultera que leurs bateaux seront en mauvais état et par suite que ~~par là~~ la vie de beaucoup de monde ~~fut~~ serait exposée ~~au~~ à des danger; de même que cela ~~pourrait~~ peut ~~avoir une~~ exercer une influence funeste sur la navigation; plus tard je donnerai au sujet mon opinion. Mais d'un autre coté il est aussi certain que les Capitaines peuvent avoir lieu de se plaindre d'un payement aussi élevé. D'après mon opinion individuelle je crois qu'on pourrait porter ~~du~~ remède aux plaintes des deux cotés, lorsqu'il fût fait ~~mention~~ en ferant décider par les autorités compétentes que les bateliers d'Elseneur fussent payés à l'avenir en partie par la Caisse de la Douane du Sund; par exemple, si chaque batelier ~~avait~~ recevait un gage annuel de 250 Rbs papier, ce gage occasionneront pour le moment une dépense de 17,500 Rbs; mais puisque le nombre des interessés de la corporation doit être reduit à 60, cette

dépense diminuera à l'avenir de 3,500 Rbs, par conséquent la dépense ne sera que de 15,000x et la taxe devrait alors de suite être reduite à la moitié ou 4 Rbs 3ff qui devraient être le plus haut payement qu'un capitaine aurait à faire pour descendre à terre et retourner à son bord, il devrait en être de même pour tout autre transport de marchandise que la corporation est tenue de faire depuis et jusqu'à la rade &c ce qui seraient reduit également à la moitié de la taxe actuellement en vigueur.

Le payement dont je parle sera certainement une dépense considérable pour la Caisse royale mais je pense (ce que je sais par l'expérience de beaucoup d'années) qu'avec le temps elle y gagnera, de même que pour le moment il pourrait y avoir des moyens par lesquels cette dépense pourra en partie être rembousée.

Je citerai d'abord les navires en lest qui viennent pour chercher des affrètemens et comment je pense qu'une partie des frais dont il sont chargés pourrait à l'avenir revenir à la caisse royale. A cet effet il est nécessaire de donner un aperçu de tous les frais de ces navires. Je suppose que sur les 12,000 navires, qui

x ne peut faire que 14000 Rbs.

passent annuellement le Sund, aller et retour de la Baltique, 1/3 ou 4000 navires 2^{n} sont sur lest. Les frais sont comme suit :

Un navire en lest paye à la caisse royale 2 Spec. ou		4 Rbd. „
frais aux employés de la Douane :		
au directeur	" Spec.	24 Stivers
aux 4 Kammererer chaque 12 St.	1 —	"
à la personne qui fait les passes, au Caissier et au ~~directeur~~ ^{assesseur} du timbre chaque 12 St.	" —	36
droits ordinaires des pauvres	" —	12
à l'inspecteur (sous certaines circonstances)	1 —	"
au quartier(maître) ^{quartermester} — (id)	" —	6
au traducteur	" —	12
au ~~Chef~~ ^{commandant} du vaisseau de garde	"	6
au pilote	" —	8
droits extraordinaires des pauvres qui se payent lorsque l'expédition se fait un dimanche ou un autre jour de fête, y compris aussi le vendredi jusqu'à midi ; tous les jours à l'heure de diner et après le coucher du soleil	1 —	"
	5 Spec. ~~[illegible]~~	10 Rd. 32 Sk.
si le Capitaine descend à terre alors 9 Rd argent pour bateau ou		9 — 27
	ensemble	23 — 59

(en marge : portés au compte du navire comme droits de passeport)

Il y a par conséquent une dépense de 19 Rd 59 Sk pour pouvoir payer à la Caisse du roi 2 Spec. ou 4 Rbd. !—

Aux susdites dépenses il faut encore ajouter 12 St. ou 48 Sk. que compte le Commis du Caissier, sous la dénomination de Specification,

104
96
8

à chacun qui paye comptant. ( )

Lorsque vous aurez vérifié le Compte ci dessus sur les dépenses d'un navire sur lest, j'espère, que vous serez d'accord avec les Capitaines, "qu'on devrait faire quelque Chose pour leur faciliter leurs frais imprévus." La somme à payer pour le bateau est portée en beau tems. Lorsqu'il arrive, qu'une tempête vient à s'élever, pendant que le Cne est à terre avec son propre bateau et qu'il est obligé de se servir de ceux des bateliers il a, ainsi qu'on l'a dit plus haut, une dépense du double. ~~Plusieurs~~ Beaucoup de Capitaines qui ont voulu épargner cette dépense ont péri; d'autres, après ~~avoir~~ être restés des nuits entières sur la rade, ~~sont~~ enfin parvenus ~~au~~ à gagner leur navire, mais tout ce qu'ils ont acheté à terre comme provisions de navire &a a été gâté par l'eau de Mer.

~~Ma~~ ~~femme~~ faible opinion est ~~ainsi~~ donc; que comme ~~il est de l'intérêt~~ ~~il intéresse~~ il importe à tous les individus ci ~~mentionnés~~ dessus mentionnés, de contribuer aussi aux gages projettés qui, sans beaucoup de diminution des revenus des employés de la Douane ~~pourra~~ ~~pourrait~~ pourraient se faire le plus facilement en percevant sur les bénéfices spécifiés 1 Sp. ou 2 Rbd, qui ensuite ~~fut~~ devrait être perçu au pro rata des émolumens. Ceci ne me paraît point ~~une~~ être

~~prépositions~~ trop exigeant, puisque personne des individus dont il s'agit n'a de peine avec l'expédition d'un navire en lest, et la caisse du roi gagnera sur 4000 navires en lest une somme de 8000 Rd

J'aurai l'honneur de ~~vous~~ présenter plus tard ~~les comptes~~ mes calculs ~~sur les~~ relativement aux navires chargés ; dont 8000 environ passent le Sund par an avec les renseignemens qui pourraient avoir plus d'intérêt pour ce qui concerne ce sujet.

Elseneur le 1r Septembre 1835.

Extrait du Dag^o
2 Janvier 1836
N° 2

Par rapport à l'amélioration des routes entre Hambourg et Lubeck, le correspondant de Kiel dit: " La ville de Hambourg ci devant holsteinoise, qui est exemptée de tout droit de transit sur le territoire du Holstein et du Lauenbourg jusqu'à Lubeck, prend un droit double sur les marchandises qui vont d'Altona par la voie de Hbg jusqu'à la ~~holstein~~ partie orientale du Holstein et de Lauenbourg! C'est ainsi que nos voisins nous montrent de la reconnaissance." Ensuite au propos, comme premières conditions pour ~~chaque~~ toute amélioration de la route entre Hambg et Lubeck: "1° Un droit de transit égal ou point sur le territoire de Hambourg et de Lubeck pour les Holsteinois et dans tout le Holstein. 2° l'annulation de l'accise pour tous les produits du Holstein envoyés à Hambourg et à Lubeck. 3° l'annulation des droits de fermetures de portes (Portsperringspenge) à Hambourg et Lubeck pour tous les Holsteinois, ou du moins une diminution du tarif de ces droits fixés pour quelques endroits du Holstein. Lorsqu'on aurait satisfait à ces conditions, il pourrait peut être avoir question de la concession d'un chemin de fer de Hambourg à Lubeck. Le pays du Holstein n'est aucunement suivant ses rapports naturels aussi dépendant des deux villes anséatiques ~~comme~~ que celles le sont ~~de lui~~. Par quels motifs du Holstein serait il donc alors satisfait ~~se contenterait il alors~~ de ce que les concessions qu'il leur accorde ~~ne lui~~ sont ~~valent~~ ~~qu'il obtient pour~~ n'obtiennent pour ~~compensation~~ que des restrictions (de leur part ~~qu'il recevrait~~ d'~~elles~~. —

Extrait du Dag
12 Janv. 1836
N° 10

On dit que le G[ouvernemen]t a reçu de deux ~~comités~~ compagnies anglaises, dont l'une a à sa tête le fameux Vignoles, des plans pour l'établissement d'un chemin de fer entre Neustadt et Altona, ~~lequel~~ dont on évalue les dépenses à 5 à 600,000 £, et qui pourra être terminé en trois ans, à partir du commencement des travaux. Les intéressés ont offert de l'exécuter ~~de l'effectuer~~ à leurs propres frais, ~~lorsque~~ si le G[ouvernemen]t leur assure un intérêt annuel de 5 p% ~~du~~ sur le Capital, de manière à ce que si une année ne rapporte pas un surplus pour payer cet intérêt, la caisse du roi devra ajouter ce qui manquera, mais aussi en compensation, lorsqu'une année rapportera plus de ces 5 p%, cette caisse devra recevoir le supplément qu'elle aurait donné dans une année rapportant moins. D'ailleurs toutes les marchandises soumises au transit, qui seront transportées sur le chemin de fer par la voie de Neustadt, devront payer 1 p% de droit de transit, et après un certain nombre d'années, qui n'est pas encore ~~fixé~~ déterminé, le chemin avec tous ses revenus appartiendra au G[ouvernemen]t. A l'occasion de ce plan S.M. a établi une commission, qui doit vérifier la proposition, et nommé comme membres: le ministre des finances, le C[om]te Moltke, le député de Chancellerie le Comte Reventlow Criminil, le conseiller de conférences Holten, et les ~~comités~~ membres de la Chambre générale des douanes Garlieb et Rathgen. En général il paraît que ~~la proposition a eu beaucoup d'approbation chez~~ les Collèges ont beaucoup approuvé cette proposition.

Extrait du même

On s'occupe dans le Lauenbourg, pour la communication ~~de~~ avec les chaussées de Mecklenbourg de Schwerin à Gadebusch, de l'établissement d'une route artificielle depuis la frontière de Mecklenbourg par Ratzebourg et Mölln, qui, près Schwarzenbeck, doit se réunir avec la grande chaussée de Berlin et Hambourg. La portion de la dernière route d'environ 6 milles de long, qui traverse le duché de Lauenbourg, sera chaussée au commencement du printemps, ainsi que la route de Lubeck par Oldesloe jusqu'à Altona.

Extrait du même
14 Janvier
N° 12

Relativement à l'annonce dans le N° 11 de cette feuille concernant l'établissement d'un chemin de fer entre Neustadt et Altona, nous avons reçu la rectification que ce n'est pas Son Excellence le ministre des finances C[om]te Moltke, mais le Chambellan Charles Comte de Moltke de Nütschau, député de finances et du trésor, qui est membre de la Commission qui a été établie à ce sujet.

Extrait du "Dag" — 19 Janvier 1836 — N: 16

Le Chemin de Fer de Hambourg à Neustadt projetté par le Schleswig-Holstein.

(51)

En considération les améliorations de routes (qui sont effectuées déjà en partie) dans les pays voisins, pour ~~[illegible]~~ en elles qui a en vue ~~[illegible]~~ en le travaux ~~[illegible]~~ pour rendre sur tout les communications plus faciles, ~~en partie déjà [illegible]~~ avec Hambourg, (afsætningsstedet, lieu d'entrepôt pour le Schleswig, Holstein et le Jutland), on doit voir avec plaisir avec combien d'intérêt on a accueilli la proposition de l'établissement d'une chaussée de Kolding, le long de la grande route ~~[illegible]~~ qui a existé jusqu'à present à travers les duchés, jusqu'à Hambourg. ~~Tout~~ Ce première personne qui a fait mention de ce projet ~~[illegible]~~, ~~[illegible]~~ a droit à notre reconnaissance, aussi bien que celles qui ont témoigné beaucoup d'intérêt pour sa réussite ~~[illegible]~~. Ils ont par là dirigé l'attention sur le besoin d'une route améliorée dans notre pays jusqu'à la principale ville commerciale ~~[illegible]~~ de l'Allemagne septentrionale, et notre reconnaissance ne sera pas diminuée ~~[illegible]~~ même en demandant, si une chaussée amenera au but d'amélioration actuel ~~[illegible]~~, puisqu'on s'est déjà complètement convaincu que les routes de pierres seront dans peu d'années ~~devroit~~ ~~tout à fait~~ remplacées par ~~mises de côté à~~ l'établissement des chemins de fer. Cette circonstance exige ~~demande~~ d'autant plus de reflection, ~~puisqu~~ qu'on a dernièrement proposé ~~parlé de~~ l'établissement d'un chemin de fer de Neustadt à Hambourg, ce qui fait supposer que le gouvernement accueillera cette proposition. Le premier chemin de fer sur la frontière de notre pays facilitera ~~[illegible]~~

beaucoup l'entrée des produits de la Baltique à Hambourg, fera baisser les prix de Hambourg, et toute la presqu'île qui est formée par les duchés et le Jutland ne pourra au contraire jamais, lors même qu'elle serait en possession d'une Chaussée, livrer à Hambourg ses produits à aussi bas prix. Ajouter à cela, qu'une branche de gain principale pour les habitans du marsk sur la côte occidentale consiste en l'emploi qu'ils font de leur pays pour les paturages aux bestiaux à engraisser, mais que cette seule préférence aux habitans des Geest, pourrai je presque dire, déjà dans la partie septentrionale du Holstein, comme dans tout le marsk de Schleswig, diminue beaucoup par suite du plus grand éloignement de Hambourg, qu'une comparaison du revenu du marsk méridional avec les pays septentrionaux montre évidemment. Les bestiaux seront aussi, comme jusqu'à présent, transportés sur des chemins de sable et de gravier et par suite d'un voyage de plusieurs jours ils perdront considerablement de leur valeur, tandis qu'au contraire sur un chemin de fer on pourrait les transporter avec beaucoup plus de célérité et sans la moindre diminution de la valeur. Enfin il faut ajouter à cela la position du Jutland, dont la terre la plus part du tems vaut bien la meilleure terre des duchés, mais qu'on ne peut pas

employer à une aussi grande étendue, précisément
parceque l'exportation en partie par terre en partie
par mer est très difficile et amène beaucoup de frais
pourquoi il ne paye pas également la peine de
cultiver la terre avec les mêmes soins que dans
les duchés. Quels avantages n'aurait pas, à l'égard
du pays de milieu, ce pays si fruiteux (fruchtbare)
si la distance actuelle depuis la frontière méridionale
jusqu'à Hambourg d'environ 35 milles pourrait presque
disparaître, et le Hambourg être avancé jusqu'à
la distance, qu'a le Haderslev?

En dirigeant au contraire notre attention
sur le pays entre Hambourg et Neustadt, nous voyons
clairement toutes les grandes difficultés qu'un terrain
excessivement inégal   sur la plus grande
longueur de l'établissement opposé à un
chemin de fer. Ces difficultés font présumer
que ce chemin, quoiqu'il n'aura que douze
milles de long, coutera néanmoins une somme
de 500,000 £ ou environ 2,800,000 Rdlr. Mais
si nous considérons maintenant le milieu des
duchés, qui, formant presque un terrain horizontal,
ne peut être désiré plus favorable pour l'établissem.t
d'un chemin de fer, il est évident que pour
ce 2,800,000 rd. on peut établir ici un chemin
de fer ayant une longueur des 2/3 de plus.

Il s'élève donc une question, il n'est pas plus

plus prudent, au lieu d'un chemin de fer jusqu'à Neustadt et d'une chaussée jusqu'à Kolding, d'en faire un de Hambourg à la frontière de Jutland sur le milieu du Holstein et du Schleswig, où les ruisseaux et fleuves qui vont vers l'ouest et l'est ont leurs source, et qu'il ne faut par conséquent pas, à l'exception de l'Eider qui est navigable et où il faut l'établissement d'un bateau, aucun établissement de ponts considérable. Un tel chemin devrait d'abord aller de Hambourg à Bramstedt et depuis cet dernier endroit jusqu'à l'Eider devant Rendsbourg. La longueur jusqu'à l'Eider est de 12 milles. Les navires venant de la Baltique pourront en 10 à 12 heures parvenir au point du chemin de fer, et leurs cargaisons pourront ensuite être transportées jusqu'à Hambourg en 3 heures. De cette manière on pourrait déjà pourvoir à une communication complète avec la Balt. ~~et même~~ moins coûteuse que par Neustadt, tandis qu'en même tems sans une dépense plus considérable on ferait un chemin pour la communication intérieure par le milieu du Holstein qui, en considération de la facilité du transport, on pourrait considérer comme un canal, mais qu'on doit préférer au dernier, à cause de la célérité et de la possibilité d'un emploi presque ininterrompu pendant toutes les saisons.

Ensuite le chemin irait, en une longueur de

8 milles plus en direction nord par Sorgen près Tetenhusen et par Kropp jusqu'à près de la colline de Dannevirke, à une distance d'½ mille de Schleswig, d'ici ~~[illegible]~~ dans le Stetten jusqu'à l'auberge de Hundewetter et le Skaferhuus près Flensbourg, et de là il faudrait le diriger sur un chemin de côté d'½ mille jusqu'à Flensbourg. Cette ville, dont le port répond complètement à toutes les prétentions, serait de cette manière le second point de Communication avec la baltique pour les navires qui ne pourront ou qui ne voudront pas se servir du Canal du Schleswig-holstein. Flensbourg deviendrait d'ailleurs le Stabelplads pour tous les produits des iles danoises, qui de là pourront être transportés jusqu'à Hambourg dans l'espace de 5, au plus 6 heures, c'est par ces motifs que ce chemin de côté est absolument nécessaire.

Et enfin le Chemin général devrait à une longueur de 12 milles être dirigé de là le plus près des hauteurs d'Appenrade, comme aussi ensuite près les hauteurs de Haderslev en direction nord jusqu'à la frontière de Jutland; Il faudrait aussi avoir encore qu'on pourrait plus tard donner au chemin une prolongation jusque dans le Jutland à Wiborg ou plutôt jusqu'au golfe méridional du Limfiord.

Dans la supposition que ce ne soit que la route (Veifladen) dont on fera un chemin double, mais qu'au contraire l'établissement ne fut d'abord qu'un simple Skinnevei avec des Undvigelsespladser, on peut calculer ainsi les frais pour chaque mille:

a -- pour achat de terrain et dédommagement		5,000 R
b -- pour égaliser la terre		30,000 -
c -- pour ponts et conduits d'eau		15,000 -
d -- pour un Skinnevei avec Undvigelsesplads		
for valsede Skinner og Fodstykker	40,320 R	
for Steenblokke &a	26,670 -	
pour accidens imprévus	7,010 -	74,000 -
e -- pour logemens de 4 gardiens de chemin, et Indretninger til Krydspassager		3,600 -
ensemble		127,600 R

par conséquent A, de Hambourg à l'Eider 12 milles à 127,600 R	1,531,000 R
f -- à chaque 2 mille une porte et un magasin	60,000 -
g -- 4 voitures à vapeur à 5,000 R	20,000 -
h -- 60 voitures de chemin pour toutes sortes d'emploi	24,000 -
ensemble	1,635,000 R
B. de l'Eider à Flensbourg 8½ milles à 127,600	1,084,600 R
f -- portes et magasins	40,000 -
g -- 2 voitures à vapeur	10,000 -
h -- 40 id de chemin	16,000 -
ensemble	1,150,600 R
C. depuis le grand chemin près Flensbourg jusqu'à la frontière de Jutland 11 milles	1,403,600 R
f -- pour portes et magasins	60,000 -
g -- " 2 voitures à vapeur	10,000 -
h -- " 40 id de chemin	16,000 -
ensemble	1,489,600 R

Par conséquen

Par conséquent le chemin de Hambourg à Flensbourg coutera: . . . . A . . . 1,635,000 R
B . . . 1,150,600 -
ensemble . . . 2,785,600 R

et de Hambourg à Juttland . . . . . . C . . 1,489,600 -

en tout . . 4,275,200 R

On voit d'après ce Calcul que les frais pour le chemin de fer jusqu'à Flensbourg ne font pas une somme plus grande que ceux qu'on a portés en aperçu pour le Chemin de fer jusqu'à Neustadt, comme non moindres, les avantages beaucoup plus considérables qu'on pourrait avoir pour cette somme sur le chemin jusqu'à Flensbourg, puisque au contraire le Chemin jusqu'à Neustadt n'amènera que de ~~fer~~ dommage pour la presqu'île en général et pour le Canal du Schleswig-holstein en particulier.

Mais si nous prenons maintenant en Considération tout l'établissement jusqu'en Juttland et si nous calculons, comme nous l'avons fait en ce qui concerne la chaussée projetée, 3½ p % d'intérêts, nous aurons probablement une dépense annuelle de 149,639 Rdlr; Mais le Gᵈ rattrapera cependant une grande partie de somme encore qu'on ne pourrait pas faire la contrib..de son chemin de fer, et que le Commerçant doit donner la préférence à ce chemin à cause du transport beaucoup plus facile et moins couteux. Il est assez généralement connu, il est vrai, d'établir des contrôles de

douane, qui répondraient à peu près au but. Les frontières étendues de notre pays, en proportion de la petite étendue car il est, rendent un tel établissement presque impossible, et quels avantages ne présenterait pas une communication qui rendrait tout autres chemins de Hambourg par terre et par mer superflus? Il ~~en~~ résultera de l'établissement de ce chemin de fer que l'éloignement de Hambourg (~~des villes~~ de Rendsbourg, Schleswig, Flensbourg, Apenrade, Hadersleben et en partie de Kolding disparaît presque..

Il en résultera l'avantage que l'éloignement du chemin des villes ci-après ne serait que:

de Gluckstadt	5 milles	de Ribe	7 milles
" Itzehoe	3½ –	" Segeberg	3½ –
" Heide	5½ –	" Ploën	5 –
" Frederikstad	4½ –	" Kiel	5 –
" Husum	3¾ –	" Eckernförde	3¼ –
" Tondern	5 –	" Cappeln	3½ –
" Lygumkloster	4½ –	" Sonderborg	4½ –

et enfin le grand profit pour tout le pays d'Est d'Ouest et du nord, seulement de calculer quelques heures et peu de frais de plus pour le transport des produits jusqu'à Hambourg que sur la ~~chemin~~ voie la plus proche jusqu'au chemin de fer, et d'être toujours en état de cette manière de tirer son avantage complet des (~~Conjonctures~~) concurrences à Hambourg.

145

La question présentée parait propre à mériter une mûre reflection, ainsi que de donner son opinion si les 600,000 à 700,000 R, qu'on apportés pour la Chaussée jusqu'à Kolding, ne pourraient pas plus convenablement être employés à une communications des villes ci dessus nommés de avec le chemin de fer par de simples chaussées.

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 25 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

Commerce de l'Angleterre par le Sund

168

150

Mon cher Monsieur & Collègue,

Il m'a été impossible de répondre plutôt à Votre note d'hier, ayant à expédier mes rapports & les Tableaux de la navigation au Gouvernement. Je vous renvois Vos Tableaux avec les observations nécessaires. Selon mes calculations le terme moyen de l'équipage pour les navires anglois doit être de 8 @ 8½ hommes pr navire inclus le Capitaine, mais cette année-ci, beaucoup de navires au dessus de 200 tonneaux ayant été employé au Commerce de la Baltique on doit prendre 9 hommes pour

pour bonne moyen. Il y a peu de
différence entre la Tonelada d'Espagne
et le tonneau françois ; ~~chaque~~ chacun
est de 2000 ℔. Agréez mon respect
et me croyez toujours Votre très-
dévoué

Francis C. McGregor

ce 23 Janv 1832.

Valeur Approximative du Commerce de l'Angleterre avec la Baltique pendant l'année 1830.

Nombre des Navires	Exportation	Valeur en Francs	Nombre des Navires	Importation	Valeur en Francs
	Par Navires Anglais			Par Navires Anglais	
401	Charbon, du port de 200 T.s estimés à f. 5,000 chaque	2,065,000	532	Bois, du port de 200 T. estimés à f. 15,000 chaque	7,980,000
128	Sel ... id ... „ 6,000 id.	768,000	656	Grains ... id ... „ 30,000 ... id.	19,680,000
250	Marchandises diverses id ... „ 250,000 : id.	62,500,000	780	Marchandises diverses id ... „ 80,000 ... id.	62,400,000
	Par Navires Etrangers			Par Navires Etrangers	
163	Charbon ... id ... id ... id.	815,000	219	Bois ... id ... id ... id	3,285,000
193	Sel ... id ... id ... id.	1,158,000	626	Grains ... id ... id ... id.	18,780,000
146	Marchandises diverses id ... 200,000 ... id	29,200,000	119	Marchandises diverses id ... id ... id	9,520,000
1,281	Total ...	96,446,000	2,932	Total ...	121,645,000

Commerce de l'Angleterre avec la Baltique pendant l'année 1830

	Par Navires Anglais								Par Navires étrangers							
	Exportation				Importation				Exportation				Importation			
	Charbon	Sel	Marchandises diverses.	Total	Bois	Grains	Marchandises diverses	Total	Charbon	Sel	Marchandises diverses.	Total	Bois	Grains	Marchandises diverses	Total
	401	128	250	779	532	656	780	1,968	163	193	146	502	219	626	119	964
Navires en Lest				1,213				1				517				1
Total général				1992				1969				1,019				965

Récapitulation

Exportation et Importation par Navires	anglais	2,747	
id ... id ... id	Etrangers	1466	4,213
Navires en Lest	Anglais	1,214	
id	Etrangers	518	1,732
Total général			5,945

Le last de Stettin grain — 72 Scheffel de Berlin

Le last de commerce de Dantzig, Koenigsberg & — 56 Scheffel 1/2

Le last de Danemark de grain est de 22 tonneaux 1/2 environ 57 Scheffel

Les droits sont comptés d'après les poids ou les mesures mentionnés dans les papiers de chargement.

Il n'y a lieu à changement que quand la dénomination des Poids & mesures mentionnés dans les papiers ne sont point les mêmes que celles du tarif; dans ce cas le calcul des droits se fait suivant les réduction en dénominations conformes au tarif, qui sont d'accord avec l'endroit d'où les marchandises ont été embarquées.

On déduit la tare de march. quelconques portée sur les papiers de chargement,

Si aucune tare n'est portée, on accorde 5 p. cent pour les march. en sacs, Paquets, enveloppes et Balles et autres semblables, et 10 p. cent pour les march. en caisses, tonneaux, Corbeilles & autres semblables.

On paye 1 p% de la valeur sur les marchandises (Kjøbmandskaber) qu'on appelle diverses c.a.d. les marchandises qui ne sont point portées dans le tarif, ainsi que sur les marchandises, qui ne sont point désignées de manière à ce que le droit porté en puisse être calculé;

La valeur des march. mentionnés dans ce précédant est fixée d'après les prix portés dans les papiers de Chargement; mais quand ils ne sont pas [d'un] justes ou quand ils ne sont pas indiqués la douane les établira d'après la valeur qu'elle juge convenable sur les prix courants.

Lorsque la valeur n'est point mentionnée au dos du document Anglais, que l'on nomme Coquet

ou quotité

on n'a seulement égard à la valeur portée sur le devant du dit Document comme Règle pour fixer les droits.

Lorsque des navires Prussiens prennent des march.^ses dans un port non situé en Prusse, et les portent dans un lieu non privilegiés, on paye 1¼ % des march.^ses citées dans le § 7.

Dans le même cas on paye pour des vins Espagnols & portugais par tonneau 4 Rigsbd^r; pour 1 Pipe 2 Rbd^r; pour 1 Oxh. 1 Rbd^r; pour 1 Ahme 32 Styv. & pour 1 Anker 8 Styver.

Lorsqu'une cargaison est prise dans un port étranger, pour compte étranger et portée dans un lieu soumis au droit de Rosenobel, on paye 1 Rosenobel p^r la cargaison ou 4 Rbd^r 36 Styv.

Les cargaisons de harengs & de Sel sont exemptes.

On accorde aux Cap.^nes, lorsqu'ils ne se rendent pas coupables de fraude, 4 % des droits du chargement comptés d'après le présent tarif.

Les droits de feux sont payés chaque fois qu'un navire passe le Sund ou les Belts (1) Ils sont de 2 Rigsdaler par navire; et quand il est chargé 2 rigsdaler en outre pour la cargaison. Le chargement est exempt quand il se compose de tuiles ou briques ou 6 Lasts.

Le Last de marchandises liquides qui se [illegible]

Lorsqu'on porte [illegible] de Rigsdaler [illegible] en Especes

Le Rigsdaler employé [illegible] est en 1 Especes

(1) ou 2 Especes

ou lorsque la cargaison [illegible] au dessous de [illegible]

2/

~~jusqu'à~~ de 6 Sked et ~~[illegible] marchandises~~ +

de tant de tonnes ~~qui se mesurent~~ ~~tant de tonnes~~ ~~qui [illegible]~~
si l'ajuger de marchandises qui se mesurent, et qui
~~[illegible]~~ dans le tarif ~~pour chaque [illegible]~~,
sont portées pour chaque espèce en tonneaux.
~~marchandise de tonnes~~. ~~pour~~ } 8 Chevaux

sont comptés comme un Chargement entier

—

À l'expédition on paye en ~~droits~~ émolumens &
~~et~~ frais d'expédition:

A. au Sund

I Pour chaque expédition:

1. Pour le Directeur ~~des droits~~ de la Douane — ½ Rbd

2. Argent pour Passeport — 2 Rbd
~~sous quoi~~ dans lequel sont compris: Les ~~[illegible]~~
émolumens des ~~Directeurs~~ administrateurs (des ~~[illegible]~~ gardes d'eau,
papier timbré &c.

3 ~~[illegible]~~ aux 2 sous messagers — 12 Styv.

4 au vaisseau de garde — 6 Styv.

II Dans des cas extraordinaires:

1 a. à l'inspecteur — 1 Rbd

b. au patron de la Chalouppe de
l'inspecteur — 6 Styv.

Les deux émolumens ne sont payés, que
quand ~~le [illegible]~~ ~~[illegible]~~ le capitaine du navire n'est pas pourvu
~~[illegible]~~ d'un passeport de Douane, ~~[illegible]~~
en règle qui prouve
que le Navire ~~appartient à la Prusse~~
est prussien

2. au translateur:

a pour ~~[illegible] d'une~~ faire la déclaration d'un
navire chargé — 24 Styv.

pour un lest ou chargé de
charbon de terre — 12 Styv.

b Quand ~~demande~~ on exige qu'il ~~doit faire~~ passe un
un calcul spécial de la cargaison pour établir
~~[illegible] d'un Chargement sur~~ ce que
chaque chargeur a à payer ~~[illegible]~~ pour sa part sur la somme
totale des droits ~~calculés~~, on paye:

(Dans tout le tarif quand il est question de Rigsdaler ce sont des Especes)

pour 1 à 4 Connaissemens — 32 Styv

pour chaque conn^t en sus ~~connaissement surpassant~~ p^ce ~~[illegible]~~ — 8 Styv

pour 1 à 6 Coquets — 32 Styv

pour chaque Coquet en sus ~~surpassant~~ pièce ~~par~~ — 5 Styv

3 à l'Ecrivain du passeport, quand le Cap^e exige que son passeport lui soit rendu on paye pour la copie — 8 Styv

4 Argent ~~Aumone~~ extraordinaire pour les pauvres 1 Rbd

ou le dernier ~~[illegible]~~ se paye.

a Lorsque le capitaine demande à être expédié hors du tems d'expédition, qui est désigné §17.

b. Lorsque on demande l'Expedition d'un navire venu du nord, avant qu'il ait passé la ligne de démarcation du ~~[illegible]~~ ~~la ligne du droit~~, Sund, lorsqu'il voyage ~~dont~~ §15.

c. Lorsque les documens sont envoyés à Elseneur pour être expédiés, avant ~~que~~ l'arrivée du Navire de ~~Sund~~ la Baltique

d. Lorsque le Cap^e part sans emporter son passeport du Sund.

e Lorsque les papiers sont apportés à terre continuellement par d'autres personnes, que le Cap^e, le ~~[illegible]~~, le second, ou les negociants voyageurs ou propriétaire eux mêmes.

B. au Belts

1 à l'inspecteur, Caissier, et papier timbré ~~Garde [illegible]~~ 2 Rbd. 16 St.

2 ~~Aumone~~ Argent extraord. aux pauvres, lorsque le Capitaine demande à être expédié, hors le tems d'expédition, dans le petit Belt — 1 Rbd

3/ aux vaisseaux de garde — 6 Styv

§14 Le calcul des Droits du Rosenobels, droits de feu, emolumens ~~de~~ expédition ~~[illegible]~~, a lieu en Espèces qui d'après un change adopté se payent avec 2 Rbd papier pour chaque Rigsdaler Species, [illegible]

3/

[illegible — crossed-out opening lines]

Chaque navire est obligé d'acquitter les droits fixés quand pendant son voyage il passe la bord inout ligne de douane laquelle est, qui dans le Sund est la ligne entre la baterie de pavillon de Cronbourg et la pointe Nord d'Helsingborg,

dans le grand Belt la ligne entre Halskov en Seeland et Knudshoved en Fionie ~~(Kingsbro)~~; dans le petit Belt, la ligne entre Strib en Fionie et le vieux pont de batelier près de Fredericia.

Des réglements ordinaires mentionnés dans le § précédent, on excepte pourtant les exceptions suivantes:

a) Des navires qui, par des tempêtes et mauvais tems sont forcés d'entrer dans la Rade, sont obligés de partir sans décharger ou charger, sont exempts de tout droit.

b.) Des Navires, qui arrive pour chercher un Convoi ou pour recevoir des ordres et se douaner sans décharger ou charger, ne sont pas assujettis aux droits de Sund mais payent seulement les droits de feu et dépenses d'expédition.

Il est ordonné à la douane, aussi bien au Sund qu'aux Belts d'expédier les navires qui arrivent sans égard aux heures du jour, mais l'expédition hebdomadaire s'étend sur tous les jours ouvriers (vendredi matin jusqu'à 2½ excepté) entre Pâques et St Michel de 8 heures à 11 heures de avant midi, et de 2½ à 7 après midi, de même entre la St. Michel & Pâques de 9 à 11 l'avant midi & de 2½ à 5 après midi,

Cependant les Capᵗˢ peuvent ~~déclarer~~ remettre plutôt leurs papiers une heure le matin & une demi heure l'après midi ~~avant~~ plutôt, et faire leur déclaration à la Douane pour leur expedition ~~qu'il~~ devient suivi.

Les Capᵗˢ ou autres personnes, qui descendent à terre à Elseneur pour acquitter les droits du Sund, sont obligés de se rendre ~~à~~ immédiatement ~~dans le tems de la Douane~~ ~~et~~ à la Douane dans le tems où celle-ci est ouverte, sans ~~avoir~~ être auparavant ~~être~~ entré dans quelques maison.

Pour quiconque agît contrairement à ces Reglements ou ~~fait~~ commet d'autre desordre, il lui est imposé:

1. Pour fausse déclaration de ~~Chargement~~ la qualité ~~de~~ et quantité de Chargement ~~aussi~~ de même que pour passer le Sund sans déclaration quelconque le cas de necessité excepté, il payé outre les droits jusqu'au double montant des droits qu'il a cherché à frauder

2. Quant aux navires destinés pr Copenhague, s'y rendent sans s'expedier au Sund, et delà envoient les papiers pour l'expedition, on leur impose 5 Rbdr Argent.

Demander les dépêches classées aux renseignemens généraux — Elseneur

Traités du

11 Juillet 1670 entre l'Angleterre et ~~le~~ Danemark.

1701 entre la Hollande et le Danemark

1742 — France Idem

accordant certains priviléges ~~consistant~~ ~~dans les~~ et prérogatives au passage du Sund, consistant dans l'exemption de visite des navires, un délai de 3 mois, moyennant caution à Elseneur pour payer les droits de la Douane, sur les cargaisons, et enfin la fixation à 1 p% pour tous les articles qui ne sont pas portés nominativement sur le tarif.

159

? 5

2-70
2-70
5-40

30 écus de prune
3 f.70
11100

500 | 48
20 | 10 1/2

1-12
90
-22

4

80/00

2 40
80
1-60

Prix courant du harte — sans les droits
— hambourg —

536
336 : 238 : 138 | 77

238

238
24 119
12 - 59
2 - 10

426 -
48 -

3,408
17,04

20,448 | 536
4368 | 38 -

5
60
Tarka Ongelmâ

…u Bl. Konsul

…heodor. Jutting.

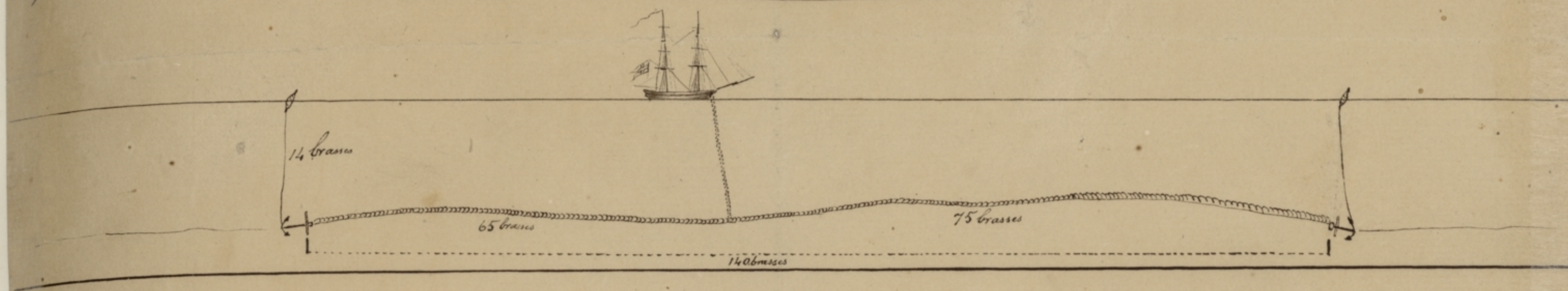
… Vohlgeboren

Helsingoer.

Avis aux Capitaines de Navires français (1832)

Le brig de guerre danois **Moen** stationné dans la rade d'Elseneur est affourché depuis le mois de Juillet avec des cables de fer au lieu de cables de chanvre dont on se servait précédemment. On a placé entre deux grandes ancres, dans la direction ordinaire du courant S.O. ¼ S et N.E. ¼ N à 140 brasses de distance l'une de l'autre (la brasse danoise est d'environ 5 pieds 7 pouces 6 lignes de France) une grande chaine de fer fortement tendue et à laquelle le brig stationnaire est attaché par une autre chaine également en fer. Chacune des deux ancres est munie d'une forte bouée.

MM. les Capitaines sont invités, lorsqu'ils mouillent ou appareillent, à avoir soin de ne pas accrocher leurs ancres à ces chaines. Le croquis ci-dessous leur donnera une idée de la position du brig stationnaire et de ses cables de fer relativement à la forteresse de Kronborg.





Na. Le Brig Moen est affourché dans la direction du S.S.E. à 5 ½ encablures danoises du point S.E. de Kronborg et de 3 ½ encablures de la jetée (Brohoved) du port d'Elseneur.

Les ancres sont dans la même direction et à la même distance l'une de l'autre qu'auparavant. (1834 mai)

Na. La distance de Kroneborg (C) à la Bouée (B) est de 4 Cables ou Encâblures ½ (de chacun 300 alen danoises) ou 425 toises françaises environ.

La Brasse danoise (Favn), qui se divise en ~~3~~ pieds (fod) (chacun de 12 pouces) égale 5 pieds 9 pouces 6 lignes de France environ.

Le vaisseau au fanal placé près du Trindelen, près Læssøe, a eu les ancres cassées dans un ouragan du 29 9bre et a failli périr sur l'île même de Læssöe et a été forcé de se réfugier dans le port de Frederikshavn.

Il ne reprendra la station qu'au printemps prochain.

Avis en a été donné aux Consuls et Expéditeurs.

161 bis

3	30	66	46	69
1	10	43	60	68
111	383	552	316	278
115	423	661	412	415
86	513	293	211	241
201	936	954	623	656

Les revenus du "Sund" entraient, toutes les dépenses aux salariés été déduites dans la caisse "particulière du Roi de Dannemarc. De 1706 jusqu'à 1709 incl. cette revenue n'était guerre 70000 Rigsdaler en terme moyen; durant la guerre elle s'est accrue, et fut en terme moyen 100000 Rgds. quoiqu'il y ait une grande difference entre les provenues des differentes années; ainsi elle était en 1713 plus de 133000 rd et en 1714 125000 Rds. tandis que cette ~~droits~~ ~~person~~ revenue ne se montait en 1716 au delà de 75000 rd et en 1717 à 65000 rd. De 1721 jusqu'à la mort de Frederic IV en 1730 il entrait dans la caisse particulière du Roi 1,700,000 Rd provenant de cette ressource, donc par année 170,000 Rds. Les revenues sous Chrétien VI ont été spécifiées par Mr. David, et se montent de 1731 jusqu'à 1746 à 3,191,394 Rgds. donc à 199462 Rd par année savoir:

1731 ..	190460
1732 ..	163193.
1733 ..	181,711
1734 ..	169,845.
1735	195134
1736	157717.
1737	164750
1738	192638
1739.	214285.
1740	241810
1741.	239135
1742 ...	224603.
1743	217123.
1744 ...	228717.
1745 .	201601.
1746.	208672.

Courant 125^{rx} = 100 Species

Selon Mr. Nathanson le Sund importoit de 1775 à 1783 en terme moyen 550000 rd. par année, mais cette évaluation semble être trop basse, les revenus de ce péage ayant été selon les données officielles depuis 1784 jusqu'à 1791 en terme moyen 1,100000 rd. et la quantité des vaisseaux passés par le Sund n'étant pas accrue dans une proportion semblable, ce que la liste suivante demontre:

Vaisseaux passés par le Sund.

1777 …	9053 vaisseaux	1784 …	10867 vaisseaux.
1778 …	8476 "	1785 …	10183 "
1779 …	8272 "	1786	9000 "
1780 …	8291 "	1787	9578 "
1781 …	8281 "	1788 …	9216 "
1782 …	8375 "	1789 …	8847 "
1783 …	11,233 "	1790 …	9732 "
		1791	12114 "
	61,981		79537
terme moyen	8854 vaisseaux	Terme moyen	9,942 vaisseaux.

Mr. de St. Cricq
Président du Bureau de Commerce
& des colonies à Paris /

Elseneur le 30 Septembre 1824

164

Monsieur le Président !

J'ai reçu il y a déja quelque tems la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 17 Août dernier, voulant y répondre d'une manière bien positive et vous donner tous les renseignements que vous desirez, j'ai du demander à Copenhague diverses informations dont j'avais besoin; c'est ce qui a retardé un peu ma réponse. —

Je dois d'abord vous observer, Monsieur, que les droits du Sund se payent par toutes les nations sans exception, aucune compensation n'existe à l'égard de ces droits, dans ceux de port ni dans Douane — lorsque les navires ou les marchandises sont destinées pour les ports du Danemark. Il faut cependant en excepter le commerce particulier des Danois avec leurs colonies et celui de la compagnie des Indes orientales qui ne payent aucun droit du Sund. Les droits de douane à l'entrée et à la sortie étant une compensation.

Mais il y a aussi des nations privilégiées au Sund.

Ces nations sont le Danemark, la Suède, la France, l'Angleterre, la Hollande, la Russie, la Prusse, l'Espagne, le Portugal, Hambourg & Tunis, les navires de ces nations payent les droits du Sund d'après le tarif. —

Les autres nations savoir: les Américains, les Puissances de la Méditerranée (hors la

France et l'Espagne) le Hanovre, l'Oldembourg, Brême, Lubek, le Mecklembourg, la Curlande quoique Russe, et toutes les autres nations non compris ci dessus payent 1/4 % deplus sur tous les droits dequelque port que les navires viennent.

Les nations privilégiées pour les droits de douane et deport en Danemark sont les mêmes que celles qui lesont au Sund, à l'exception de la Suède qui n'est privilegiée que pour le Sund. —

Les marchandises importées en Danemark par les navires des nations nonprivilegiées payent 50 % deplus dedroits et non pas 40 %, en sorte qu'une barrique vin de France qui maintenant paye de droit 20 Rbd^{s} argent environ F^{rs} 56 par batiment privilegié enpaye 30 par navire nonprivilegié ou environ F^{rs} 84.

Quant aux droits de port que vous desirez connaitre pour un navire de 200 Ton^{x}, voici un tableau que j'ai fait établir pour un bâtiment de cette portée, Il divisé en trois colones, savoir ceux venant des Indes orientales & occidentales delamer du Nord, et dela mer Baltique. Je dois ajouter que les navires venant d'audelà du cap St Vincent payent comme ceux venant des Indes. Les droits de ceux de la pr^{e} colonne payent environ 1/3 deplus que ceux venant d'endeça du cap Finisterre et dela Baltique.

Les non privilegiées payent presque le double, cette énorme difference est sans contredit pour favoriser, la navigation des navires danois dans les mers environnantes, et empecher que les Suedois, Lubeckois, Mecklembourgeois &c. qui ont une navigation très active dans ces mers, n'établissent une concurrence avec les nationneaux.

Depuis le traité entre la Prusse et le Danemark en 1818 qui a mis la 1.re de ces puissances au nombre des privilegiées, on s'apperçoit que les navires Prussiens surpassent ceux des Danois dans leurs relations entre les deux pays, d'environ un quart;

D'après les relevés que j'ai faits en 1817, 100 navires danois ont été employés dans le commerce de Copenhague avec les differents ports de la Prusse, tandis que dans cette même année, il n'y a eu que 48 navires Prussiens d'occupés à ce commerce.

Le même résultat auroit bientot lieu, si les Suédois, Lubeckois, Mecklembourgeois &c. étaient assimilés aux Danois dans les droits de port. Ces nations naviguent à beaucoup meilleur compte que les Danois; à cette même époque de 1817, les relations de navigation× entre le Danemark et la Suède étaient et sont toujours à l'avantage de la

dernière puissance. —

Tels sont Monsieur le President, les renseignements, qui m'ont paru remplir l'objet des demandes contenues dans votre lettre. Je desire qu'ils vous soient agréables. Mais dans le cas où vous auriez quelques autres informations à me demander, je vous prie de me les adresser, je me ferai toujours un devoir d'y satisfaire. —

J'ai l'honneur &c.

Copie

Monsieur le Chevalier,

J'ai l'honneur de vous remettre sous ce pli les papiers que vous avez bien voulu me confier relativement à la demande de Mr. Larlham d'obtenir le droit de bourgeoisie à Elseneur en qualité d'agent de navire et je m'empresse de vous offrir à ce sujet les explications suivantes.

Cette qualité de bourgeoisie ne donne nullement à celui qui l'obtient, le droit exclusif de servir d'intermédiaire entre la douane du Sund et les vaisseaux qui passent par ce détroit, chaque patron de navire pouvant, selon son gré, s'arranger personnellement avec la Douane ou confier la gestion de ses affaires avec elle à quiconque bon lui semble. Mais le gouvernement ayant accordé aux agents de navire patentés un Crédit limité contre des suretés suffisantes pour le payement des sommes dues à la Douane Crédit qui a été accordé spontanément & ne dépend d'aucun traité avec les puissances étrangères, on a cru d'autre part devoir prendre en considération s'il ne serait pas utile d'établir une comptabilité plus complète et d'adopter des réglemens qui garantiraient aux navires employant des agents autorisés un traitement équitable, et qui, en mettant plus d'unité dans cette sorte d'affaires, fourniraient aux propriétaires des navires les moyens de contrôler les agents et de s'assurer de la régularité de leurs procédés. Les mesures à prendre à cet effet ont principalement pour but de garantir les intérêts de ceux qui acquittent les droits du Sund, et de mettre les propriétaires des navires et des cargaisons à l'abri de toute exaction ou de tout traitement irrégulier de la part des agents autorisés, établis à Elseneur, mais cette matière exigeant un examen approfondi, le gouvernement a résolu de suspendre provisoirement l'expédition de cette sorte de lettre de bourgeoisie, tant que ne seront pas terminées les délibérations sur les facilités qu'on voudra accorder spontanément aux agents patentés et sur les obligations dont il sera jugé prudent d'exiger en revanche l'observation de leur part.

En attendant, Mr. Larlham, comme tout autre Anglais, et même comme tout autre individu, pourra gérer à Elseneur sans aucune autorisation préalable ou spéciale les affaires de tout propriétaire de navire ou de cargaison, qui s'adressera à lui à cet effet, tant qu'il paie argent comptant les droits du Sund. Il s'entend toutefois que le Crédit stipulé par quelque traité et nommément par l'article 12 du traité du 11 Juillet 1670 entre le Danemark et la grande Brétagne en faveur des vaisseaux anglais à leur passage par le Sund sera accordé à la réquisition du Consul Britannique à Elseneur lorsqu'on prêtera les suretés exigées par le dit traité. Je dois cependant vous avertir, Monsieur le Chevalier que j'ai appris que les agents patentés à Elseneur contestent à Mr. Larlham le droit de s'attribuer le salaire de sa gestion, et qu'ils lui ont même intenté un procès à ce sujet, mais je puis en même tems vous prévenir, que si Mr. Larlham voudra adresser à la Chambre royale de Douane & de Commerce la demande, s'il est ou s'il n'est pas autorisé à faire les fonctions d'agent de navire de la manière indiquée ci-dessus et à s'attribuer un salaire, il en obtiendra une réponse affirmative.

Agréez, Monsieur le Chevalier l'assurance réitérée de ma haute considération.

Copenhague le 5 Juin 1834

signé Krabbe Carisius.

Copie.

Copenhague 16 Decembre 1834

168

Monsieur le Chevalier

J'ai eu l'honneur de vous annoncer préalablement c. d. du 18 Octobre dernier que ni la chambre royale des Douanes & du commerce ni la chambre de la Douane d'Elseneur, n'avaient mis jusqu'à cette époque aucun obstacle à ce que M. Larlham soig ne desormais comme par le passé, en qualité d'agent de navire, les expéditions des vaisseaux passant par le Sund, qui s'adresseraient à lui. Une diversité d'opinion sur l'intreprétation des dispositions y relatives s'étant en attendant manifestée entre les autorités judiciaires et la dite Chambre, cette affaire a été soumise au Roi, et Sa Majesté pour prévenir tout malentendu à cet égard, vient de décréter:

"Que les patrons des navires passant par le Sund et les propriétaires des Cargaisons pourront faire soigner leurs expéditions auprès de la Douane du Sund, par quiconque bon leur semblera, et que le commissaire qu'ils choisiront, pourra s'attribuer pour cette gestion le salaire dont il conviendra avec eux, sans qu'il ait besoin d'être sujet danois, ou d'obtenir le droit de bourgeoisie à Elseneur, ou toute autre autorisation speciale quelconque et sans que, par ce motif, il soit assujeti au payement d'aucun impot ou d'aucune rédevance municipale pourvu qu'il paye les droits du Sund argent comptant.

Il s'entend d'ailleurs que le crédit stipulé par des traités en faveur d'un pavillon quelconque, et nommément en faveur du pavillon Britannique, sera accordé à de tels commissionnaires à la réquisition du Consul compétent et lorsqu'ils prêteront les sûretés exigées par les traités."

Quelle que soit l'issue du procès entamé par les négociants d'Elseneur contre M. Larlham et pour lequel celui ci a reçu du gouvernement le processus gratuité, l'exercice libre des fonctions d'agent de navire ne pourra par conséquent désormais être contesté ni à lui, ni à tout autre sujet Britannique, tout comme il n'a jusqu'à présent éprouvé à cet égard aucune difficulté de la part de la douane

L beneficium

je saisis &c.

signé Krabbe Carisius

A Monsieur le Chevalier Wynn, Envoyé Etraordinaire et Ministre Plenipotentiaire de Sa Majesté Britannique.

1834 — Septembre

169

It cannot escape observation that in the course of proceedings in this case, many inconsistencies & contradictions are apparent which it is difficult to reconcile. In the first instance the Magistrates here refuse Mr Latham the Burgher rights, which was a decided mistake. In answer to your consequent representation to the Minister for Foreign Affairs, he explains "that it is not necessary to become a Burgher in order to act as a Shipclearer at Elsinore adding that on Mr L's addressing a Memorial to the Board as to the legality of his clearing Ships & charging the accustomed remuneration for the same, he would receive an answer in the affirmative." This latter suggestion is immediately complied with, but notwithstanding, after a lapse of

of Several months, Mr L is sentenced
to a fine by the Police of Elsinore
for having carried on Trade illegally,
on the ground that according to a Letter
from the Chancery to the Amtmand
of Frederiksborg dated the 12 Feb 1822,
it has been established as a general rule,
"that the clearing of Ships at Elsinore
is to be considered as a means of
livelihood to which a right can alone
be acquired thro' the Burgher-rights,
an only exception being made in
favor of foreign Consuls who are allowed
to clear the Ships of their own Nation"

An historical and chronological Deduction of the Origin of Commerce from the earliest accounts containing an History of the great commercial interests of the British Empire, to which is prefixed an introduction, exhibiting a view of the antient and modern state of Europe and of the foreign and colonial commerce, shipping, manufactures, fisheries &c of Great Britain and Ireland, and their influence on the landed interest.
By Adam Anderson. to which are added, two appendixes; the one containing the modern politico-commercial geography of the several countries of Europe; and the other an account of some new manufactures, useful inventions, and recent commercial regulations.
London 1,801
Tome III P. 369-70.

There want not examples in history of those, who have exacted tribute upon all passing certain seas, adjacent to their territories, and yet not as proprietary lords of those seas neither, but only as protectors and defenders of the navigation thereof. Thus the romans imposed a tax upon all ships sailing in the Erythrean or Read Sea, towards the maintenance of a maritime force, for the repression of piratical excursions. And the Athenians did the same in the Hellespont. Thus the duties in the Sound, payable to the Kings of Denmark, began at first, not on account of any sovereignity over that sea, but because those Kings were at the charge of maintaining continual fires upon the Col and Anxot, and floating tons or buoys upon the sands, as a direction to merchants in that dangerous entrance in to the Baltic: for which, was anciently paid them at Cronenburg Castle, in the Sound, no more, till new exactions crept in, than a rose-noble for an empty ship, and if laden, a rose-noble more for her lading. Nor could any refuse payment, pretending, that he had an able pilot, and needed not the direction of the King's fires: for it is not reasonable, that the contumacy of one or more particular persons should frustrate or evacuate a public benefit.

— Danemark —

173

Memoire sur la navigation et le commerce des Français dans la Baltique, et sur les moyens de les y encourager — 13 mai 1777 — présenté le 19 du dit mois

L'immense et utile commerce de la Baltique, si connu des différentes nations de l'Europe, et trop négligé par les français, ayant enfin fixé l'attention du Roi, et déterminé Sa Majesté à rétablir le Consulat de France en Danemark pour aider aux moyens d'y encourager et augmenter notre navigation, Simon de Brosseronde croit ne pouvoir mieux faire, pour répondre à la précieuse et flattante Confiance dont Mg.r de Sartine a bien voulu l'honorer en le faisant nommer à cette place, que de mettre sous les yeux de ce ministre les motifs qu'il croit qui ont jusqu'à présent suspendu & même détourné les spéculations de nos négociants dans cette partie du monde et la Conduite qu'il se propose de tenir pour y ranimer leur confiance et y exciter leur émulation.

Avant d'entrer en matière sur la navigation qui fait l'objet du Consul du roi, il supplie Mg.r de Sartine de Considérer

que la France fournit en général à la Baltique des vins, eaux de vie, sucres, cafés, tabacs, sels, indigo, fruits verts et secs, des étoffes manufacturées en or, argent soie et laine, des toiles, meubles, des modes, et beaucoup d'articles de Bijouterie, d'horlogerie et de Quincaillerie &c.a qui se distribuent dans les différents ports du Danemark, de la Norvège, de la Suède, à Lubeck, Stralsund, Stettin, Dantzig, Königsberg, Memel, Riga, Revel, Narva, Pétersbourg, et autres ports de Poméranie, Pologne et Russie.

que la France tire de tous ces endroits, singulièrement par ses ports de Normandie, de Brétagne, et de Provence: des grains, des poissons secs & salés, des pelleteries, des lins, des chanvres bruts, et manufacturés en Cordages, toiles à voiles et autres, des cuivres, crins, fers, des bois de Constructions & autres, des goudrons, suifs, Cendres &c.a

et que ce sont les anglais, les hollandais, les hambourgeois les Danois, les norvégiens et les suédois qui font tout ce commerce.

Le grand avantage que ces différentes nations ont sur la nôtre à cet égard ne vient:

1° que de ce qu'elles s'en sont occupées avant nous

2° que de ce que la jalousie de certaines d'elles de notre prosperité, et leurs intrigues politiques dans les Cours du nord nous en ont fermé l'accès dans des tems de système et que les guerres ont rendu ensuite si difficile qu'il en était impraticable.

3° que des habitudes qu'à la faveur des préjugés elles ont formé dans l'un et l'autre hémisphère que pour leur activité, leur industrie, et leur manière de faire vraiment économiquement, elles se sont mises à portée de

de fournir, au moindre signe, des besoins réciproques à bon compte que s'ils les tiraient eux mêmes directement.

A cet égard tout le monde sait que les anglais et surtout les hollandais nations nées commerçantes par état et par besoin, économes par spéculation avides de tout, attentives à tout, et ne négligeant rien, ont des magasins partout, qu'elles arment et naviguent à beaucoup moins de frais que nous, en construisant pour la navigation du nord des vaisseaux exprès, qui coûtent beaucoup moins que les nôtres, tiennent beaucoup plus de marchandises, tirent moins d'eau et demandent par conséquent moins d'équipages qu'elles entretiennent d'ailleurs à si peu de frais qu'il est difficile de faire moins.

4° que de cette manière de faire, qui en leur donnant un grand relief et les rendant les Courtiers de presque toute l'Europe, a ouvert les yeux à quelques puissances du Nord, nommément à la Suède et au Danemark leur a fait prendre des précautions qui, en les tirant de leurs mains, ont encore resserré nos moyens puisqu'on sait que dans ces deux royaumes et en Norvège on a proscrit la plus part de nos denrées et manufactures afin de forcer le local et l'industrie à y suppléer, et chargé celles permises de si gros droits pour les vaisseaux étrangers qui les y portent, qu'ils se sont ménagés par l'avantage de venir eux mêmes en concurrence avec les anglais et les hollandais, nous apporter dans nos ports les articles de la Baltique et y prendre en retour ceux des nôtres dont eux et leurs voisins ont besoin, et

5° que du peu de succès qu'ont eus et même des pertes qu'ont essuyés par le défaut de liaisons, par la difficulté des parages de la Baltique par des accidents et par des abus, quelques uns de nos négociants qui les premiers ont tenté d'y pénétrer.

d'où les autres ont conclu qu'il leur convenait mieux d'y renoncer, de laisser faire les étrangers qui remplissaient leur objet à peu de chose près et de tourner leurs vues du côté du levant et du midi, où les spéculations étaient plus sûres, moins périlleuses et plus lucratives.

et d'où il est résulté que les soins que se sont donnés en 1669 par l'établissement d'une Compagnie du nord, le Roi Louis 14 de glorieuse mémoire et Mr. de Colbert, n'ont rien opéré puisque jusqu'en 1760 et même jusques vers 1766 à peine comptait on annuellement au Sund 3 ou 4 vaisseaux français

Il faut convenir ici qu'il est vrai que les raisonnemens des négocians français de ce tems là (qui ne mettaient pas toujours la raison d'Etat dans leurs Calculs) paraissaient spécieux, pris dans le sens strict dans leur intérêt particulier, puisqu'en effet il n'y avait guère de proportion entre des spéculations

séduisantes que leur présentaient le Levant les Deux Indes et les inconvéniens trop onéreux et rebutans qu'avaient éprouvé leurs premiers efforts dans les mers du nord, à la vérité, herissées d'Ecueils, dangers, et trajets par des peuples qui pauvres par Constitution, pillards par nécessité, et pêtris de préjugés, non seulemt. ne présentaient pas de grandes ressources, mais s'en faisaient à eux mêmes une monstrueuse de nos accidens déjà trop fréquents par notre inexpérience et qu'on leur a quelque fois vu provoquer pour piller et rançonner les pauvres navigateurs.

Cependant il parait que nos negocians d'aujourd'hui commencent à voir et à se persuader que les Calculs de leurs pères n'étaient pas tout à fait justes, qu'à force de tirer du Levant et des deux Indes, et d'après notre manière de faire trop onéreuse avec les peuples du nord, il s'en est ensuivi d'un Coté un regorgemt. et de l'autre une surcharge, qui ont énervé et peuvent encore dégénérer; que le vrai Commerce a besoin de toutes ses branches pour se soutenir et pour fleurir; que la bonne et saine politique ne permet pas en négliger aucune surtout celle de la Baltique, qui roulant sur nos besoins et nos productions forme un objet annuel de plus de Deux cent millions qui se partagent les étrangers à notre détriment, que les parages de la Baltique, quoique difficultueux, étant plus connus et par suite plus tenables qu'autre fois, que les traités nous ayant rapprochés de ses de ses habitants qu'ils ont, de concert avec les lois, un peu humanisés, et qu'ils contiennent, notre intérêt nous y appelle pour à l'exemple des anglais et des hollandais maîtres en l'art et qu'on ne peut croire, tâcher de nous y lier, de nous procurer nos besoins à moindre frais et y déboucher plus utilement notre superflu.

Aussi, voyons nous que d'après ce principe notre navigation et notre commerce semblent vouloir se développer dans cette partie du monde depuis 10 ou 12 ans, on y compte annuellement 20 ou 30 de nos vaisseaux.

C'est peu si on les considère d'après le tableau général de la navigation de la Baltique qui présente un ensemble annuel d'environ 7 à 8000 vaisseaux des différentes nations.

Mais on croit que c'est encore beaucoup d'après ce qu'on a dit des inconvéniens et des abus dont cette navigation était embarrassée et d'après la Crainte qu'ont encore nos négocians d'y aller courir les hazards d'expéditions qui, malheureuses, les ruinent, et qui, heureuses ne leur produisent que peu soit à cause des gros frais qu'elles exigent de leur part soit à Cause du peu de pratiques et liaisons qu'ils ont avec les places maritimes de la Baltique qui rendent, disent

ils, toutes spéculations douteuses.

Il était réservé au règne de Sa Majesté et au Ministère de Mgr. de Sartine de ranimer le Courage.

On ne doute point que sous de si heureux auspices la crainte ne fasse place à la Confiance à fur et mesure que les négocians se Convaincront par eux même :

1° que la Baltique n'est pas plus dangéreuse et impénétrable pour eux que pour toutes les autres nations qui la couvrent presque toute l'année de leurs voiles, parse que les français savent et peuvent ordinairement aller partout quand ils le veulent bien et surtout où d'autres vont ; en prenant d'abord pour se mettre au fait, les précautions que leur offrent les autres marines et l'établissement des feux, fanaux et pilotes sur presque toutes les Côtes de la Baltique, pour aider au plus difficile.

2° que les accidens de mer qui n'épargnent et ne respectent personne, pas plus là qu'ailleurs, et qui s'atténuent ordinairement par la pratique et l'expérience ne sont pas aussi désespérant qu'ils se l'imaginent puisqu'il y a des lois qui préviennent l'abus qui pourrait s'en suivre, à l'ombre desquelles les autres nations naviguent avec sureté ; et qui d'après notre traité sont pour eux comme pour elles, toutes les fois qu'ils voudront les réclamer et se souvenir qu'à cet effet le roi entretient des Consuls sur les Côtes de la Baltique qui en paraissent les plus susceptibles pour les assister et soutenir au besoin.

3° Qu'ils ne doivent point juger de l'avenir pour le passé, parceque, s'ils ont été maltraités, ce n'était que la faute des tems qui ne sont plus les mêmes, des préjugés qui s'évanouissent et de leur inexpérience qui se corrigera par l'habitude.

4° que, comme il est de fait que c'est la majeure partie de nos productions et de nos besoins qui constitue le commerce de la Baltique, ils pourront tout aussi bien que les autres nations qui les ont prévenu, en se modelant sur elles, y lier leurs intérêts, toutes les fois qu'ils le voudront sérieusement, surtout s'ils veulent avoir la bonne politique de commencer par donner de bon ; par gagner peu, par accorder des facilités avec précautions, et par s'assurer de leurs retours à l'avance soit par des commissionnaires intègres et au fait s'ils en ont, soit en attendant qu'ils aient pu s'informer

en s'adressant aux Consuls dont on a parlé et dont le devoir est de concourir à ces sortes d'opérations, parcequ'il est de fait que tous les tems ne sont pas indistinctement propres aux ventes et aux achats, et qu'on risque toujours quelque chose à aller simplement à l'aventure quelque part que ce soit.

et 5°. que les anglais, les hollandais &c n'ont pas d'autres secrets sur nous à cet égard que leur ancienneté, activité, et leur manière économique de construire, armer et naviguer, que tous les moyens peuvent être communs à tout le monde, qu'ils sont vraisemblablement bons puisqu'ils leurs réussissent quoique courtiers, qu'ils seront encore meilleurs pour nous si nous sommes assez sages pour les adopter, puisqu'il s'agit de notre commerce direct, et que nous devons nécessairement les prendre, si nous voulons opérer utilement, et chercher une bonne fois, non seulement à nous tirer des mains des étrangers, qui prennent notre meilleure substance, mais encore nous ouvrir des voies d'où dépendent peut être les succès à venir de nos autres spéculations.

Celles de la Boutique paraîtront médiocres, il est vrai, si on ne considère l'opération que séparément et relativement à chaque individu parcequ'il n'y a pas grands appas à proposer à peu près 25 ou 30 p % calculé en gros, quelque fois plus, d'autres fois moins à tout négociant accoutumé à centupler, mais elles auront sûrement un autre merite si on veut voir en grand et faire attention qu'il ne s'agit rien, moins, on le rejète, que de l'exploitation d'un commerce annuel de plus de deux cent millions, qui sera durable par sa nature, que les autres nations n'ont pas dédaigné, où elles ont fait et font bien leurs affaires, et où nous devons d'autant plus espérer de faire les notres que nous ajoutons la propriété à leurs moyens, les étrangers savent aussi bien calculer que nous. Que feraient par exemple les anglais si, dans leur catastrophe avec leurs colonies, ils n'avaient pas le commerce de la Baltique.

Le Consul du Roi sait que, pour nous mener vite en besogne on a proposé plusieurs fois au Ministère de Sa Majesté d'établir des Entrepots dans le Nord.-

Il convient que ce moyen serait peremtoire, et que si on pouvait persuader par exemple la Cour de Danemark à en admettre, il n'y a pas d'endroit qui en meriterait mieux que la ville d'Elseneur sur le Sund, que l'on sait être l'entrée de la Baltique et le point de réunion de toutes les nations qui en font le commerce, parceque, comme elle est pour nous le centre de nos courses et à peu près accessible à tout sans quoique

entourée des dangers qui nous épouvantes, elle faciliterait notre navigation que nous pourrions alors plus aisément étudier, ajuster aux tems et aux circonstances, et par là rendre moins périlleuse et plus sûre.

Il est certain qu'un entrepot à Elseneur, bien fourni soit de nos denrées et productions, soit de celles de la Baltique en nous liant de plus près avec les peuples du nord, et mettant ceux qui seraient chargés de ses détails dans la nécessité indispensable d'en apprendre les langues, nous procurerait le double avantage, d'étudier plus particulièrement leurs moeurs, leurs usages, leurs loix, leurs poids, leurs mesures, leurs monnaies, leurs commerces, les qualités quantités et prix de leurs productions et de leurs besoins, les tems propres pour les ventes et achats, que nous ne connaissons point et enfin de diriger nos spéculations en conséquence, et mieux que nous n'avons pu le faire jusqu'à présent à cause des précautions qu'ont prises les autres nations et singulièrement les danois dont on a rendu compte et dont on aura encore occasion de parler plus en détail ci après.

Il est encore certain que l'exécution de cet entrepot serait praticable et facile si des négociants ou autres particuliers opulents et bons patriotes voulaient s'associer sous les auspices du gouvernement, pour faire un fond, établir une maison de Commerce à Elseneur (où il est bon de remarquer en passant que nous sommes les seuls de toutes les nations qui naviguent dans le nord qui n'en ayons point du tout) et y envoyer des personnes de Confiance, sages et éclairées pour concerter avec le Consul du Roi sur les meilleurs moyens de les monter et d'étendre leurs liaisons.

Il y a lieu de craindre que les danois qui connaissent à présent aussi bien que tout autre l'avantage qu'il y a à faire soi même son commerce, jaloux de se conserver la supériorité qu'ils se sont acquise sur nous par le privilège qu'ils se sont réservé d'un entrepot qui leur donne la facilité exclusive d'emmagasiner chez eux nos denrées et productions, d'une année pour spéculer, vendre et payer les droits de ce qu'ils vendent dans le pays et d'exporter le reste à la charge d'1 ou d'1/2 p% de récognition, tandis que nous sommes obligés d'acquitter tout de suite tous les gros droits d'entrée que nous y portons. Il est à craindre, dit on, qu'ils ne se refusassent

notre demande sous le specieux prétexte que ce serait à ouvrir la porte à toutes les autres nations commerçantes qui ont comme nous des traités avec eux dans le même cas que nous.

S'il s'agissait de disputer nous pourrions nous étayer de notre traité de commerce de 1742 qui établit entre eux et nous une parfaite réciprocité et leur dire avec succès que, comme d'après lui ils jouissent en France de tous les avantages des français sans exception, il est juste et naturel que les français jouissent aussi en Danemark de tous les avantages des Danois sans exception, qu'en conséquence ne nous étant point arrêté à d'autres considérations que celles de la bonne amitié lorsque nous leur avons ouvert nos portes, les leurs doivent d'après les mêmes principes, nous être aussi ouvertes avec les mêmes privilèges d'entrepot dont ils y jouissent, qu'autrement le contrat ne serait point égal, que la parfaite reciprocité qu'il stipule et que nous demandons, doit s'entendre ou comme nous en usons ou comme ils en useront, parceque s'ils calculent leurs intérêts il est aussi juste que nous calculons enfin les nôtres qui souffrent depuis très long tems et de notre complaisance et de leur manière de faire.

En cas d'un refus obstiné nous pourrions nous servir du remède des anglais qui dans le même cas que nous ont chargé de 1 p. % de droits tout ce qui entre ou sort de chez eux par d'autres vaisseaux que les leurs, que ce serêt leur a réussi, non seulement à balancer cet inconvénient mais encore à porter leur navigation au degré de considération où elle est.

Le Consul du Roi crois que cet expédient determinerait, parceque son exécution, en indemnisant au moins l'état d'une partie de ce que ses individus perdent par le defaut de navigation, nuirait plus aux Danois qu'à nous, vu que dans l'état des choses, ils viennent beaucoup plus chez nous que nous n'allons chez eux, d'après la prohibition que leur gouvernement a faite de la majeure partie de nos articles et les entraves que met à l'exportation d'eux parmi le privilège exclusif qu'ils se sont réservés.

Mais il croit aussi, soit qu'on lui donne ordre de solliciter cet entrepot ou d'aviser aux moyens qu'il croira les plus convenables pour y suppléer d'après la manière d'être et de faire des autres nations à Elseneur, on doit ménager

le Danemark, parceque d'une part il est la clef de la Baltique où nos principales vues tendent et que de l'autre quoique cet état ne présente pas quant au présent de grandes ressources pour y étendre nos Speculations il y a encore de quoi glaner utilement sur ce que la proscription a épargné jusqu'il a vérifié que les Danois font avec la France un commerce annuel de plus d'un million et un Clandestin de presque autant dont il s'agit de leur disputer la l'exploitation Concurrence par les moyens les plus doux et les plus surs qu'on pourra imaginer.

D'ailleurs le Consul du Roi a eu lieu de remarquer pendant le séjour qu'il a fait a Copenhague à la suite des affaires politiques de sa Majesté, que ses manufactures des différentes espèces qu'on y introduites, y sont déchues de plus de moitié par leur cherté et leur mauvaise qualité et que particulièrement tous les jours nécessairement par l'énorme Contrebande que font les danois des notres, le gouvernement sera tôt ou tard forcé de changer de principes et de les proscrire pour arrêter deux abus qui l'énervent, savoir: la charge trop dispendieuse de ces manufactures, et la perte des droits de Douane sur la contrebande qu'il ne s'aurait empêcher, alors il est certain que nous pourrions y faire beaucoup de très bonnes affaires parceque les danois trouvant mieux leur compte dans les qualités et dans les prix des articles qui nous sont propres les préfèrent à toutes les autres indistinctement. Et que par suite c'est le cas de nous tenir collés à eux le mieux que nous pourront pour profiter de la Circonstance lorsqu'elle arrivera.

Dans cet état le Consul du roi pense, qu'en attendant le fruit des connaissances plus particulières et plus détaillées qu'il se propose de prendre tant sur le commerce de la Baltique en général que sur celui du Danemark en particulier, et de rendre à nos navigateurs pour y exciter leur émulation en les éclairant il doit s'occuper à débarasser notre navigation des entraves et des abus qu'elle éprouve dans le Département qu'on lui a confié.

Voici ceux dont il a dès à présent Connaissance:

1°. Quoique, comme il a déjà eu l'honneur de le dire, il y ait des feux, fanaux et surtout des pilotes d'établis sur presque toutes les côtes du Danemark pour aider à la navigation et auxquels nos navigateurs peuvent avoir recours au besoin, quoique d'après l'article 5 du

lois danoises livre 4 Chap 1. tout pilote qui se charge d'un vaisseau doive en répondre sur sa tête. Le Consul du Roi en a vu périr ou endommager plusieurs dans leurs mains sans punition aucune.

Il pense que, comme l'usage de ces pilotes est à peu près indispensable, surtout pour nos navigateurs qui ne connaissant point les côtes du Danemark pour hazarder de les passer sans guide, et que Cie. en les prenant ils leur rendent maîtres de leur fortune et de leur vie, il sera nécessaire de poursuivre et de faire punir sévèrement conformément aux lois le premier pilote côtier qui sera convaincu d'avoir par son propre fait causé le moindre dommage à aucun de nos navires quelconques dont il se sera chargé, et cela enfin de contenir les autres par l'exemple.

2° Quoique d'après l'article 35 du traité de commerce du 1742 et les articles 1 et 2 des lois danoises livre 4 cité, Chap. 4 les matelots
" danois et tous ceux sans exception qui ont quelque autorité ou inspection
" sur les côtes du Danemark doivent dès qu'ils en sont requis
" donner conjointement avec nos equipages secours à ceux de nos
" vaisseaux qui seront en danger, et faire tous leurs efforts ou pour en
" empêcher la perte ou pour sauver ce qui sera possible, à la charge
" d'un salaire convenable et d'une recompense à dire d'arbitres
" honêtes &c. Le Consul du Roi a vu plusieurs fois que dans ces cas malheureusement les matelots danois ont toujours fait la loi au mépris de celles subsistantes, aux pauvres naufragés dans leur détresse les ont écorché en les secourant et en ont quelque fois laissé périr pour se partager leurs dépouilles.

Il pense que comme cette manière de faire est vraiment abusive et dangereuse, il conviendra, pour ne plus laisser désormais les matelots danois les maîtres de mettre nos Capitaines à contribution de tenir sévèrement la main à ce que les secours soient fournis d'après les lois.

Ceci est d'autant plus urgent que le gouvernement danois vient de permettre la publication d'un réglement de pilotes du 2 mars 1775 qui ne tend rien moins qu'à constituer en loi les abus dont le Consul du roi vient de rendre compte, puisqu'il y est dit dans l'article 3 entre autres que les pilotes de Dragöe (île près de Copenhague sur la Baltique) ne sont point tenus a allège

les navires chargés qui auront échoués dans le détroit, mais seulement qu'ils pourront le faire en convenant préalablement du prix qu'on devra leur payer pour leurs peines; que le gouvernement n'entend en aucune manière prendre part aux plaintes de ceux qui seraient lézés dans le prix par les pilotes; et que c'est aux navigans à prendre garde à leurs intérêts lorsqu'ils en conviendront avec eux."

On aime à croire que le gouvernement danois, que l'humanité et la justice et l'amour de l'ordre caracterisent à laisser surprendre leur religion et ne fera aucune difficulté à reformer un réglement qui, indépendamment qu'il renverse les loix primitives et notre traité, heurte de front tous les principes de l'humanité et ouvre la porte à tous les désordres, puisqu'on sait bien que le danger ne permet pas de marchander son salut.

Il semble même au Consul du Roi que ce serait le cas (si on veut sérieusement protéger notre commerce dans la Baltique) en faisant reformer ce réglement ou déclarer qu'il n'a rien de commun avec nous, de faire s'il est possible, déterminer par la Cour de Danemark sur un pied fixe et honnête le salaire et la récompense que ses lois primitives accordent à ceux qui prêtent du secours; afin de prévenir de plus grandes équivoques et les tracasseries qui suivent ordinairement ces sortes d'arbitration.

On a lieu de croire que la Cour de Danemark se refusera d'autant moins à cette correction qu'on l'a déjà vu à débarasser la navigation des entraves qui la gênaient et proscrivant par une ordonnance du 7 X^bre^ 1775 un droit de prévention d'achat que les seigneurs danois qui avoisent la côte s'étaient attribués sur les effets naufragés qu'on vendait en vente publique et qu'ils exerçaient avec tant de tiranie qu'ils ne laissaient aux pauvres navigateurs que les yeux pour pleurer.

Tout navigateur pourra desormais d'après cette ordonnance et en cas de malheur, disposer de ses débris à son gré et par conséquent les vendre plus utilement par la concurrence des acheteurs.

D'ailleurs comme en tems de paix ou en tems de guerre la sureté de notre navigation dans le Categat au Sund et dans la Baltique repose sur une base fixe qui est notre traité de commerce de 1742, le Consul du Roi, en faisant observer à nos navigateurs

l'ordonnance de la marine de 1681 et celles rassemblées dans un recueil intitulé Code des prises de 1672 veillera soigneusement et avec fermeté à ce qu'un traité soit strictement observé et exécuté tant à charge qu'à décharge, en conséquence il requerera et fera donner par le gouvernement danois les secours nécessaires et stipulés à ceux de nos navigateurs qui par des naufrages ou autres accidens en auront besoin et s'adressant à luy.

Il empêchera surtout, autant qu'il pourra dépendre de lui qu'on ne les moleste et rançonne soit pour cet objet soit dans la perception des droits auxquels nos vaisseaux sont assujettis au passage du Sund, parcequ'il est notoire que quoique les uns et les autres soient calculés et consignés dans les lois danoises et dans des tarifs, les navigateurs, faute de les connaître et un représentant pour les suppléer ont jusqu'à présent été dégoutés par les exactions des danois leurs commissionn. et commissionnaires.

Et dès qu'il sera arrivé à son département son premier soin sera de recueillir bien exactement tout ce qui a trait à la navigation aux droits du Sund, et à la manière dont les autres nations s'y conduisent et y sont traités. Il aura l'honneur d'en rendre Compte à Mgr. de Sartine pour faire réformer ce qui pourrait s'y trouver d'abusif pour nous; et il en fera part aux négociants français afin de les mettre à même de bien connaître ce dont ils se doutent à peine d'éviter les écueils et de marcher dorénavant avec plus de sûreté et de Confiance dans une route trop pratiquée par d'autres pour ne pas nous flatter d'y pénétrer comme eux.

Il y a lieu de croire qu'à force de soins la sureté amenant petit à petit la Confiance, ces deux pivots du Commerce concourant de même à étendre nos spéculations dans des pays qui encore un Coup, ne sauraient se passer de nous ni nous d'eux et qui ainsi que nous sentiront la différence de faire un commerce direct à un indirect et nécessairement plus onéreux.

Ce qui doit donner de l'espoir pour cette réussite, c'est l'accroissem. de notre navigation dans ces parages depuis 1766 à travers les inconvénients et les abus; ce sont les succès visibles qu'y produit déjà la protection que Sa M.té et Mgr. de Sartine accordent au Commerce, puisque d'après

l'état ci joint sous le N.° 1 il est passé au Sund l'année dernière 1776 trois vaisseaux de plus qu'en 1775 et que contre la Constance tous sont allés et revenus la même année avec des Cargaisons, d'où il faut conclure que nos liaisons commencent à s'y former assez utilement et qu'elles y sont susceptibles d'augmentation.

Ne nous laissons pas encore prévenir par les russes qui semblent vouloir pénétrer dans la méditerrannée, et dont les succès dérangeraient les nôtres.

On joint ici sous le N.° 2 un état de leurs vaisseaux qui ont passé le Sund en 1776 et de leurs Cargaisons afin de mettre Mgr. de Sartine en état d'en juger.

Comme, pour entrer en exercise il parait que le Consul du roi ne trouvera dans la Chancellerie de son Consulat aucune espèce de Document, ni même de papiers, pour diriger sa marche, puisque lors de la mort du Sr. Haussen son prédécesseur arrivé en Juin 1760, feu Mr. le Président Ogier, alors ambassadeur du roi à la Cour de Danemark, les fit fréquenter et les a, ou renvoyés ou dû renvoyer aux Bureau de la marine, il croit devoir demander à Mgr. de Sartine

1.° S'il aura d'autres documens à suivre en tems de paix et en cas de guerre que ceux cités cidevant tels que l'ordonnance de 1681, le Code civil des prises de 1762, le traité de commerce de 1742, et les ordonnances et ordres que Mgr. de Sartine lui a fait l'honneur de lui adresser par ses lettres des 25 nov. et 6 Janv. derniers, qu'il exécutera à la lettre.

Il paraitrait assez avantageux au bien du service qu'on remit dans les mains du Consul du roi les papiers de son prédécesseur ou des extraits, pour le mettre à la portée de voguer sur ce qui a été fait et qu'il aura à faire et il supplie surtout qu'on veuille bien lui donner quelques exemplaires des Cartes réduites des mers du nord et de la Baltique, les traités de 1663 et de 1742 et enfin toutes les ordonnances auxquelles il devra se conformer

Il prend la liberté de joindre ici sous le numero 3, un extrait d'une déclaration faites en 1769 à Mr. le Mtre. de Blosset lors ministre plénipotentiaire du roi à Copenhague, par le Ministère danois, d'après laquelle il paraitrait nécessaire que la Cour de Copenhague designât dans une liste ceux de ses ports qu'elle entend être de protection, pour diriger au besoin, et le cas de guerre arrivant et les armateurs français et le Consul du Roi

2° quelle conduite il devra tenir à l'égard des français, marins, ou autres qui erraient chez l'étranger ou par des accidents de mer ou par des autres causes légitimes s'adresseront à lui pour repasser en France.

Devra-t-il les assister tous indistinctement ou faire un choix?

Jusqu'à quel point devra-t-il le faire? et sur qui pourra-t-il se prévaloir pour ses remboursemens?

Aura-t-il quelque autre formalité à remplir pour faire valoir ses etats de Dépense à cet égard, que celles d'usage, comme les quittances de fourniture, un Certificat de l'évaluation, des monnayes danoises et sa vérification?

Il supplie Mgr. de Sartine de vouloir bien lui faire connaître bien précisément ses intentions sur cet objet afin de lui sauver les inconvéniens ou d'un trop de zèle, ou d'un faut de Lumière.

3° Comme on a prescrit aux autres Consuls une conduite, soit sur le droit d'asile et de protection, soit sur une forme qu'ils doivent donner à leurs dépêches et aux comptes qu'ils doivent rendre des affaires de leur Consulat d'après l'ordonnance de 1681 le Consul du Roi desirerait connaître les intentions de Mgr. de Sartine pour ce qui devra lui regarder, pour lui servir de regle.

4° quels sont les privilèges, prérogatives et exemptions accoutumées dont ont joui ou dû jouir ses prédécesseurs, que son brevet lui accorde et qu'il a le droit de demander à la Cour de Danemark?

Devra-t-il s'en tenir purement et simplement à ceux énoncés dans la note ci jointe sous le N° 4, qui détaille ceux que cette cour accorde aux étrangers?

On astreint en Danemark presque tous les Consuls à payer les droits d'entrée pour tout ce qu'ils font venir de dehors pour leur usage, et aux charges publiques sous les spécieux prétextes que les uns sont propriétaires et que les autres font le commerce.

Il a l'honneur d'observer qu'il lui paraît en général convenable et nécessaire au bien du service que le Consul du roi, que Sa Mé. décore en lui accordant un uniforme, jouisse en Danemark d'une certaine consideration et qu'il ne devienne pas surtout arbitrairement tributaire du gouvernement danois, pour ne pas être sans cesse exposé comme ses Collègues en Norvège à l'inconvenient de se voir barrer, pour des personnalités dans ses fonctions qui à cause des abus dont il a eu l'honneur de rendre compte, demandent de la fermeté et de l'indépendance.

5°. Quels sont les droits appartenant à son Consulat, que son brevet lui accorde et qu'il pourra transmettre à ses Vice Consuls, si le bien du service demande qu'il en établisse.

Ses Collègues en Norvège percevaient d'après un réglement du 20 Xbre 1720, savoir

sur un Bâtiment du port de 40 Tonneaux		10tt
Sur chaque barque	75	20
Sur chaque navire	150	40
Sur ceux	300	60

Ce réglement leur accordait de plus 6tt. pour eux, et 3tt. pour leur Chancelier, pour chaque séance qu'ils employaient aux dechargemens, inventaire apposition de scellés &c. des prises que Mr. de a ensuite changé en une rétribution pour chaque prise et qu'il a fixé à 25 écus danois ou 114tt de france.

Il n'y est point question ni des acquits à Caution n'y des differents autres actes que les consuls sont dans le Cas de signer.

6° et enfin, comme nous n'avons point ni à Elseneur ni dans tout le reste du Danemark aucune maison de commerce ni personne pour veiller aux interêts pécuniaires de nos négociants et que le payement des droits du Sund demande une personne de Confiance au fait intègre et zélée pour les tirer des mains des danois qui les rançonnent au point de les dégouter, le Consul du Roi pourra-t-il sans inconvenient à l'exemple des autres Consuls étrangers et pour le bien de la chose se charger des intérêts de ceux des négociants français qui s'adresseront à lui à cette fin?

Il a l'honneur d'observer que ce sera du bon ordre qu'on mettra dans cette partie, jusqu'à présent livrée au pillage, qu'on verra notre navigation augmenter dans la Baltique, parcequ'il y a beaucoup de détails qui servent de prétexte de monopoles, et que nos Capitaines ne connaissent point.

Au surplus, le Consul du roi soumet ses réflexions à la décision de Mgr. de Sartine, dont il recevra les ordres avec respect, et les exécutera avec Zèle et exactitude, n'ayant d'autre desir que de bien faire et de meriter les graces du Roi et les suffrages de son Ministère.

Paris 13 Mars 1777 ./.

5°. Quels sont les droits appartenant à son Consulat, qui sont fixés en usage, et qu'il pourra transmettre à ses Vice Consuls, si le cas de nomination [illegible] qu'il en établira.

Ses Collègues en Norvège perçoivent d'après un règlement de [illegible] 1720, savoir

Sur un bâtiment du port de 20 tonneaux ...... 10.
Sur chaque barque ...... 75 ...... 20.
Sur chaque navire ...... 150 ...... 40.
Sur ceux de ...... 300 ...... 60.

Ce règlement leur accorde de plus 10 [illegible] pour eux, et 3 [illegible] pour leur Chancelier, pour chaque homme qu'ils employent au déchargement, [illegible] apposition de scellés [illegible] qui [illegible] rétribution pour chaque [illegible] 20 écus [illegible]

Il n'y est point question ni des droits de [illegible] entre autres que les Consuls sont dans le cas de [illegible].

6°. et enfin, comme nous n'avons jamais eu à Elseneur ni dans toute l'étendue du Danemark aucune maison de commerce ni personne pour soutenir les intérêts pécuniaires de nos négociants et que le payement des droits du Sund demande une personne de confiance parfaitement intègre et zélée pour les tenir des mains des Danois qui les perçoivent au point de [illegible], le Consul ne pourra-t-il sans inconvénient à l'exemple des autres Consuls étrangers, [illegible] le bien de la chose se charger des intérêts de ceux des négociants français qui s'adresseront à lui à cette fin?

Il a l'honneur d'observer que ce serait un bon moyen pour mettre dans cette partie, jusqu'à présent livrée aux pillages, quoique notre navigation augmente dans la Baltique, principalement y a beaucoup de détails qui servent de prétexte [illegible] point.

Au surplus, le Consul [illegible] de Mgr. de Sartine, dont il recevra les ordres avec respect, et les exécutera avec zèle et exactitude, n'ayant d'autre désir que de se faire [illegible] mériter les grâces du Roi et les suffrages de son Ministre.

Paris 13 Mars 1777.

34 ½ 6
4 24
30 6

96:100::
30-6
3000
12
3012 | 96

13⅜ — 296-15 — 3 29/48

107 8 856

296-⅜
2371
173
7113
16597
2371
410183

144
29
173

13⅜ — 296⅜ — 3 29/48

107
8
48
856
428
5136

2371
173
7113
16597
2371
410183
9803
4667

144
29
173
8
81

5616 | 5056
1-11
3600
5440
84

45136
41018
35952
6068

2546 | 2298
1-11
2550
2590
9

79 | 22
3

6-57
14-29
24-29
24-30
36-146
16-67
-358 | 48
22 7

borgella

86	[illegible] Chanvre	14 – 16
990	b. gr. delin	30 – 45
800	Dauve	" – 10
	Emate	3 – "
		48 – 23

~~[illegible] 568 b. gr. delin~~ — 17 – 46

annab. Vict. ~~1107 b. gr. delin~~ — 34 – 29

Ulysse

182

√17 octobre 1835 – Damond, Gal Borgella √ de Riga à Dieppe
√23 — Henri, Médée √ de Liebau à Morlaix
√28 — Sorrementin, Aimable Victoire √ Riga à Dunkerque
√3 9bre — Sourmentin, Liane √ — id — id
√4 — Avenel Jeune Augustin √ — id Fécamp
id — Grout – Ulysse — id Dunkerque
√ id — Decomhont – 2 Sœurs √ — id Abbeville
√5 — Guichon – Pierre antoine √ id — id

J'aurais besoin du relevé des spécifications ci dessus, et je prie Monsieur DeConinck ou l'un de ses collègues en son absence, d'avoir la complaisance de vouloir bien le donner
D'avance mille remerciemens
Dela Roquette

on retire 4 p. %
et on ajoute 4½

Liane – 62 Skt chanvre — 10–16
997 tonnes gr de lin — 31–8
200 Douves — 〃–2
41–26

√2 Sœurs – 800 B. gr del — 25–

Jeune augustin
123 Skt chanvre — 20–24
10 – étoupe — 〃–36
46-5-13 – suif — 5–38
820 Ts gr. de lin — 25–30
800 douves — 〃–10
50 bordages — 〃–40
2 mats — 1–
54–34

pierre antoine – 1004 Tr gr de lin — 31–18.

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 1834.

Navires français se rendant de la Mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier F. P.	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rotin, fruits secs
2		5 id	Deheulle	L'Intrépide Canon	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	Le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture, pastel
4		" id	Mourreau, J. J. E.	La Rose	goélette	102	7	id	id	id	vin march. div. bois d'acajou
5		10 id	Heuzé, sever	Le Remy et Louis	brig	160	10 et 1/2	havre	le havre	id	vin et bois d'acajou
6		" id	Gilles P. J.	Le Courrier	id	189	10 " 1 "	id	id	id	bois d'acajou & bois jaune
7		11 id	Damiens, A. T.	Les Deux Adèles	id	171	10 " 1 "	Rouen	id	id	vin et march. diverses
8		21 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	galéasse	121	7	Bordeaux	Hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte, P. G. T.	Le Vaillant	brig	131	8 " 1 "	Rouen	Marseille	id	vin, ocre librairie &c
10		" id	Clerould, michel	La bonne mère	dogre	72	7 " 1 "	id	Rouen	Copenhague, Danzig	vin
11		" id	Verrem, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	machines et vin
12		" id	Moisan, fortuné	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, eau-de-vie, bois de teinture
13		" id	Morin	L'Emmanuel	brig	76	7	Pouliguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	id goél.	131	8	Boulogne	Hambourg	St Pétersbourg	farine et seigle
15		" id	Loir, Pierre	L'Emile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id
16		7 id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
"	1	8 id	Potel, R. C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	sur lest
17		10 id	Leluc, françois	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V. M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de champagne
19		" id	Barin, S. N. V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré P. M.	L'Antoinette	Ch. Mée	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort E. O.	L'Adèle Célina	goélette	98	7 " 3 "	Rouen	Havre	id	id et div
22		18 id	Clemence F. L. J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à ½ s/lest quelques caisses de vin
23		24 id	Truneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur & Riga	vin en caisses
"	2	27 id	Noël, Joseph, Marie	L'Automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	sur lest
24		28 id	Rabardy, Nic.	Le Napoléon	3 mâts	223	12 " 6 "	le havre	le havre	id	bois de Campeche et vin
25		2 Juill.	Larchevain B.	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
"	3	15 id	Noël, Jean, Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	sur lest
26		" id	Esnol, Pierre	L'Ariane	id	79	6 " 1 "	havre	le havre	id	coton, vin &c
27		" id	Hebert, Nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10 " 1 "	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre P. H. S.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12 " 3 "	le havre	le havre	id	mécanique et librairie
29		26 id	Painchaud A. C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	Hamb. & Grenade	id	farine
"	4	29 id	Lecornec A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
30		" id	Demay Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	Hambourg	id	farine de seigle
"	5	2 Août	Guillaume, J. P.	La Dorade	Flambart	69	6	St Malo	St Malo	id	sur lest
31	6	3 id	Gauvain, J. A. H.	La Réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey, Ch. P.	La ville d'Oléron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	sur lest
"	7	7 id	Monnier, J. P.	L'Adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin, F. C.	Le Colibri	brig	236	13 " 6	Le havre	le havre	id	vin
"	8	17 id	Leprêtre J. A.	La Clarisse	id goél.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	sur lest
33		20 id	Liard A. V.	Le jeune Emile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papiers, tartre
"	9	27 id	Guichon, F. C.	La Pomone	brig	179	9	le havre	havre	Riga	sur lest
"	10	1 Septe.	Carpentier	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34		3 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	le havre	havre	Elseneur & Riga	mécaniques papiers
"	11	" id	Gaudin, M. S.	Le Messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		" id	Corchuan V.	Le Jean Jacques	brig	141	9 " 6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin de Champagne
36		" id	Vangendt	La Louise	goélette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
"	12	4 id	Granara, P. F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	sur lest
"	13	" id	Morvan F.	Le Diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Fatome, C. M.	L'Edmond	id	127	9 " 10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefebvre P. D.	L'avis d'abel	goélette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardon &c
39		19 id	Anquetil J. B.	La Pauline	lougre	77	6 " 23	La Rochelle	Calais	St Pétersbourg	vin, librairie &c
"	14	2 octob.	L'hoste, Toussaint	Le St Michel	brig	120	7	havre	le havre	Riga	sur lest
40		11 id	Métayer, V. S.	Le Fénélon	id	124	8 " 7	id	id	St Pétersbourg	vin en caisses &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la Mer du Nord

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		16 février	Lefort, Et. Onés	L'Adèle Célina	goélette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le havre	cuivre, crin, suif &c
2		12 avril	Clerould, Ch. Ant.	L'Aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre &c
3		25 Juin	Mourreau, J. J. E.	La Rose	id goél.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Deheulle J. F.	L'Intrépide Canon	3 mâts	242	12 et 1/2	Rouen	id	id	cuivre, fer chanvre
5		" id	Morin, Fidèle	L'Emmanuel	brig	76	7 " 1 "	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grillet	Le Vautour	dogre	76	6	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heuzé, séver	Le Remy et Louis	brig	160	10 " 5 "	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F. P.	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre, duvet
10		21 id	Damiens, A. T.	Les deux Adèles	brig	171	10 " 3 "	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte, P. G. T.	Le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moisan, fortuné	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre J. A.	La Clarisse	goélette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre brai &c
14		" id	Gilles, P. J.	Le Courrier	brig	189	10 " 1 "	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Barin, S. N. V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre suif, chanvre
16		" id	Verrem, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer chanvre potasse
17		25 id	Loir, Pierre	L'Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbourg	cuivre fer, chanvre &c
18		31 id	Truneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 Août	Potel R. C.	Le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer goudron, bois
20		7 id	Leluc, françois	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	St Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré, P. M.	L'Antoinette	Ch. Mée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, suif
23		" id	Marzin, V. M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre, chanvre crin
24		" id	Labouchède, Jean	La Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre suif
25		" id	Lefort. E. O.	L'Adèle Célina	goélette	98	8	Rouen	id	id	cuivre chanvre
26		" id	Noël J. M.	L'Automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre mât
27		" id	Monnière, P. J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	le havre	id	havre	cuivre chanvre suif &c
28		18 id	Clemence, F. L. J.	La Chérie	br. goél.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre, fer chanvre
29		20 id	Rabardy, Nicolas	Le Napoléon	3 mâts	223	12 " 2 "	havre	id	Rouen	cuivre, potasse suif
30		21 id	Noël, Jos. Marie	Le Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et havre	cuivre chanvre &c
31		29 id	Esnol, pierre	L'Ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre douves
32		30 id	Larchevain, P.	Le Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre chanvre suif, plumes
33		9 Septemb.	Lemaistre, P. H. S.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, nattes
34		10 id	Hébert, Nicolas	Le Czar Pierre	brig	176	10 " 1 "	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre &c
35		12 id	Clerould, Michel	La bonne Mère	dogre	72	7	id	Copenhague, Danzig, P.b.g	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Painchaud. A. C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	potasse cuir, toile à voile
37		26 id	Loeuil, Jean Louis	Le Navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre suif potasse crin
38		30 id	Guilbé, T. G. F.	La jeune Armande	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Demay, Charles	L'Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre chanvre suif &c
40		" id	Monnier, J. P.	L'Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif chanvre nattes
41		" id	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	goélette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, bourre
42		" id	Lecornec, A. J. L.	Le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif, chanvre, potasse
43		2 id	Guichon, F. C.	La Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graine de lin
44		" id	Carpentier, F. P.	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	id	id	graine de lin
45		3 id	Gauvain, J. A. H.	La Réunion	brig	166	8	id	St Pétersbourg	havre	cuivre, suif, chanvre, poil de chèvre
46		" id	Guillaume, J. P.	La Dorade	Flambart	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Le Remy et Louis	brig	160	10 " 2	Havre	Riga	Havre	graine de lin
48		" id	Vangendt L. A.	Les Louises	goélette	135	8 "	Dunkerque	St Pétersbourg	id	cuivre suif crin
49		" id	Morvan F.	Le Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin, M. S.	Le Messager	dogre	109	7	Havre	id	St Valery	id
51		28 id	Lefebvre P. D.	L'avis d'abel	goélette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer &c
52		" id	Granara	La bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin
53		29 id	Anquetil, J. B. D. A.	La Pauline	lougre	77	6 " 1	La Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif et duvet
54		" id	Costey, C. P.	La ville d'Oléron	3 mâts	391	15 " 2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		31 id	Fatome Ch. M.	L'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	cuivre, suif, potasse

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 1834.

Navires français se rendant de la mer du nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires sur lest	Date de l'Expédition	Noms & Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier, F.P.	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rotins, fruits secs.
2		5 id	Deheulle	L'entrepide Canaris	3 mats	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	Le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin bois de teinture, pastel
4		» id	Mourreau, J.J.E.	La Rose	goëlette	102	7	id	id	id	vin, march. div. bois d'acajou
5		10 id	Heuzé, Sever	Le Remy & Louis	brig	160	10 et 1	Havre	Havre	id	vin et bois d'acajou
6		» id	Gilles, P.J.	Le Courrier	id	189	10 » 1	id	id	id	bois d'acajou et bois jaune
7		11 id	Damiens, A.F.	Les Deux Adèles	id	171	10 » 1	Rouen	id	id	vin et march. div.
8		21 id	Dupuy, Pierre	La jeune Adèle	galéas	121	7	Bordeaux	Hambourg	id	farine et gruau
9		» id	Delaporte, P.G.J.	Le Vaillant	brig	121	8 » 1	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie &c
10		» id	Cléroult, Michel	La bonne Mère	dogre	72	7 » 1	id	Rouen	Copenhague, Danzig	vin
11		» id	Verrem, J.F.M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	machines et vin
12		» id	Moizan, Fortuné	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, eau de vie, bois de teinture
13		» id	Morin	L'Emmanuel	brig	76	7	Pouliguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Lépretre, J.A.	La Clarisse	brig goel.	131	8	Boulogne	Hambourg	Pétersbourg	farine et seigle
15		» id	Loir, Pierre	L'Emile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id
16		7 id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
»	1	8 id	Potel, R.C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	sur Lest
17		10 id	Lelue, François	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de Champagne
19		» id	Bazin, J.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré, P.M.	L'Antoinette	Ch. Mée	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de Teinture
21		17 id	Lefort, E.O.	L'adèle Célina	goëlette	98	7 » 3	Rouen	Havre	id	id et div.
22		18 id	Clemence, F.L.J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à ½ lest, quelques
23		24 id	Fruneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur et Riga	vin en Caisses
»	2	27 id	Noël, Jos. Marie	L'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	sur lest
24		28 id	Rabardy, Nic.	Napoléon	3 mâts	223	12 » 6	le havre	le havre	id	bois de campêche et vin
25		2 Juillet	Larcheveaud B.	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de Teinture
»	3	15 id	Noël, Jean, Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	Sur lest
26		» id	Esnol, Pierre	L'Ariane	id	79	6 » 1	havre	havre	id	Coton, vin &c
27		» id	Hebert, Nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10 » 1	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre, P.H.J.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12 » 3	le havre	le havre	id	mécaniques, et librairie
29		26 id	Painchaud, A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	hambourg, Grenade	id	Farine
»	4	29 id	Lecornec A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
30		» id	Demay, Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine et seigle
	5	2 Août	Guillaume, J.P.	La Dorade	Flamb.	69	6	St malo	St malo	id	Sur lest
31		3 id	Gauvin, J.A.H.	La Réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
»	6	6 id	Costey, Ch. P.	La ville d'Oleron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	sur lest
»	7	7 id	Monnier J.P.	L'Adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin F.C.	Le Colibri	brig	236	13 » 6	le havre	le havre	id	vin
»	8	17 id	Lepretre J.A.	La Clarisse	id goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
33		20 id	Diard, A.V.	Le jeune Emile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier, tartre
	9	27 id	Guichon, F.E.	La Pomone	brig	179	9	le havre	le havre	Riga	sur lest
	10	1 Septemb.	Carpentier	Le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34		3 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	havre	havre	Elseneur et Riga	mécaniques, papier
	11	» id	Gaudin, M.S.	Messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		» id	Corchuan V.	Jean Jacques	brig	141	9 » 6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin de Champagne
36		» id	Vangeudt	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
	12	4 id	Granara P.F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	Sur lest
	13	» id	Morvan F.	Le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Fatome, E.M.	L'Edmond	id	127	9 » 10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		» id	Lefebvre P.D.	L'amis et abel	goëlette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardons &c
39		19 id	Anquetil J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6 » 23	Rochelle	Calais	St Pétersbourg	vin et librairie &c
»	14	2 Octobre	Lhoste, E.	Le St Michel	brig	120	7	le havre	le havre	Riga	sur lest
40	»	11 id	Métayer, V.O.	La Fénelon	id	124	8 » 7	id	id	St Pétersbourg	vin en Caisses &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord.

Numéros d'ordre Navires chargés	Numéros d'ordre Navires s/lest	Date de l'Expédition	Noms et Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement.
1		16 février	Lefort Et. Onis.	Adèle Célina	goëlette	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le havre	cuivre, crin, suif, &c
2		12 avril	Cleroult Ch. Ant.	L'Aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre etc.
3		25 Juin	Mourreau J.J.E.	La Rose	id goel.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Deheulle. P.F.	L'intrépide Canaris	3 mât.	242	12 et 12	Rouen	id	id	cuivre, fer chanvre
5		» id	Morin, Fidèle	L'Emmanuel	brig	76	7 » 1	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grillet	Le Vautour	dogre	76	6	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heuzé, Sever	Le Remy & Louis	brig	160	10 » 5	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F.P.	Le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy pierre	La jeune adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre Duvet
10		21 id	Damiens, A.E.	Les Deux Adèles	brig	171	10 » 3	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte P.G.E.	Le vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre cuivre
12		» id	Moizan, F.	La Félicité	Ch. Mée	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		» id	Lepretre, J.A.	La Clarisse	goëlette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		» id	Gilles, P.J.	Le Courrier	brig	189	10 » 1	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Bazin, J.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		» id	Verrem, J.F.M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir. Pierre	L'Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbourg	cuivre, fer, chanvre etc
18		31 id	Fruneau Simon	Le St Julien	Ch. Mée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 Août	Potel R.C.	Le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron bois
20		7 id	Lelue François	Le désir de la paix	Ch. Mée	114	9	Auray	St Pétersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		» id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré, P.M.	L'antoinette	Ch. Mée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		» id	Marzin V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre, chanvre, crins
24		» id	Labouchède, Jean	La Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif
25		» id	Lefort. E.O.	L'adèle Celina	goëlette	98	8	Rouen	id	id	cuivre chanvre
26		» id	Noël. J.M.	L'automne	brig	226	10	St malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, natt
27		» id	Monnière P.J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre suif &c
28		18 id	Clemence F.L.J.	La Chérie	br. goel.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre, fer. chanvre
29		20 id	Rabardy. Nicolas	Le Napoléon	3 mât.	223	12 » 2	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noël, Jos. Marie	Le Théodore	brig	191	9	St malo	id	id et havre	cuivre, chanvre &c
31		29 id	Esnol, Pierre	L'ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, Douvar
32		30 id	Larcheveaud B.	Le Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif, plumes
33		9 Septb.	Lemaistre, P.H.J.	Le Bayonnais	3 mât.	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, natte
34		10 id	Hebert, Nicolas	Le Czar Pierre	brig	176	10 » 1	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, &c
35		12 id	Cléroult, Mich.	La bonne mère	dogre	72	7	id	Copenhague, Danzig, Pbg	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Painchaud A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Louvel, Jean Louis	Le navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crin
38		30 id	Quillet. C.G.F.	La jeune Amande	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Domay. Charles	L'Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif. &c
40		» id	Monnier J.P.	L'adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, natte
41		» id	Lepretre J.A.	La Clarisse	goëlette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, bourre
42		» id	Lecornec, A.J.L.	Le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif, chanvre potasse
43		2 id	Guichon F.E.	La Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graine de lin
44		» id	Carpentier. F.P.	Le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	id	graine de lin
45		3 id	Gauvin. J.A.H.	La Réunion	brig	166	8	id	St Pétersbourg	le havre	cuivre, suif, chanvre, poils de chèvre
46		» id	Guillaume J.P.	La Dorade	flamb.	69	6	St malo.	id	St malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Le Remy & Louis	brig	160	10 » 2	havre	Riga	havre	graine de lin
48		» id	Vangeudt, L.A	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	St Petersbourg	id	cuivre, suif, crin
49		» id	Morvan, F.	Le Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin, M.S.	Le messager	dogre	109	7	havre	id	St Valery	
51		» id	Lefebvre P.D.	L'amis & abel	goëlette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id fer &c
52		» id	Granara	La bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin
53		29 id	Anquetil, J.B.D.A	La Pauline	lougre	77	6 » 1	Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif, Duvet
54		» id	Costey, C.P.	La ville d'Oleron	3 mât.	391	15 » 2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		31 id.	Fatome Ch. M.	l'Edmond	brig	127	9	Rouen	id.	id.	cuivre suif potasse

1834.

Suite des navires français se rendant de la Baltiq. dans la mer du nord

Numéros d'ordre Navires chargés	s/lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
53	"	29 octobre	Anquetil, J. B. D. A.	La Pauline	lougr.	77	6 et 1	La Rochelle	St. Pétersbourg	havre	suif et Duvet
54	"	" id	Costey, C. P.	La ville d'Oleron	3 mat.	391	15 " 2.	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55.	"	31 id	Satome Ch. M.	l'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	Cuivre, suif, potasse

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er janvier jusqu'au 1834

Navires français se rendant de la Mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre — Navires chargés	Numéros d'ordre — sur lest	Date de l'expédition	Noms et Prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier F.P.	Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Petersbourg	garance, rotins, fruits secs
2		5 id	Deheulle	l'intrépide Canaris	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin chardons, ocre &c
3		8 id	Grillet, Jean	le Vautour	Dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teint. Pastel
4		" id	Mourreau J.J.E.	la Rose	goelette	102	7	id	id	id	vin, march. div. bois d'acajou
5		10	Heuzé Sévère	le Remy et Louis	brig	160	10 et 4p.	havre	havre	id	vin et bois d'acajou
6		" id	Gilles P.J.	le Courrier	id	189	10 et 4p.	id	id	id	bois d'acajou et bois jaune
7		11 id	Damiens A.F.	les 2 Adèles	id	171	10 et 3p	Rouen	id	id	vin et marchand. diverses
8		21 id	Dupuy Pierre	la jeune Adèle	galéasse	121	7	Bordeaux	hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte P.G.T.	Le vaillant	brig	131	8 et 1p.	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie &c
10		" id	Cléroult michel	La bonne mère	dogre	72	7 et 1p	id	Rouen	Copenhague, Danzig	vin
11		" id	Verrem J.F.M.	le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	Petersbourg	machines et vin
12		" id	Moizan Fortuné	Félicité	ch. marée	109	8	auray	Bordeaux	id	vin, eau de vie, bois de teinture
13		" id	Morin	Emmanuel	brig	76	7	Pouliguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre J.A	La Clarisse	brig-goelette	131	8	Boulogne	Hambourg	Petersbourg	farine et Seigle
15		3 Juin	Loir, Pierre	Emile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id id
16		7 id	Bergey Jean	Marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	Vin
"	1	8 id	Potel R.C.	le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	Sur Lest
17		10 id	Leluc, François	le desir de la paix	Chasse-marée	114	9	auray	Dunkerque	Petersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Benjamin	Brig	78	7	Rouen	Rouen	id	vin de Champagne
19		" id	Bazin S.N.V	Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id
20		16 id	Ledoré P.M.	Antoinette	Ch.ée	77	7	auray	Bordeaux	id	vin et bois de Teinture
21		17 id	Lefort E.O.	Adèle Celina	goelette	98	7 et 3p.	Rouen	havre	id	id et div.
22		18 id	Clémence F.L.J.	La Chérie	brig-goelette	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à demi s/lest. Quelq. Cais. de vin
23		24 id	Fruneau Simon	St Julien	Ch. M.ée	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur et Riga	vin en Caisse
"	2	27 id	Noel, Joseph Marie	l'automne	brig	226	10	St Malo	St. Malo	Petersbourg	Sur Lest
24		28	Rabardy, Nic.	Napoléon	3 mâts	223	12 et 1p	le havre	le havre	id	bois de Campeche et vins
25		2 Juillet	Larcheraud, B	le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin et bois de Teinture
"	3	15 id	Noel Jean Marie	Théodore	id	191	9	St. Malo	Crotoy	id	Sur Lest
26		" id	Esnol Pierre	Ariane	id	79	6 et 1p	havre	havre	id	coton, vin &c
27		" id	Hebert Nicolas	Czar Pierre	id	176	10 et 1p	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre Pre Hypolite Stanislas	Bayonnais	3 mâts	233	12 et 3p	le havre	le havre	id	mécaniques et librairie
29		26 id	Painchaud A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	hambg & Grenade	id	Farine
"	4	29 id	Lecornez A.C.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur Lest
30		" id	Demay Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine de Seigle
"	5	2 août	Guillaume J.P.	La Dorade	flambart	69	6	St Malo	St Malo	id	Sur Lest
31		3 id	Gauvin J.A.H	la réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey Ch. J.	la ville d'Oléron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	Sur Lest
	7	7 id	Monnier J.P.	Adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id
32		9 id	Jaslin F.C	Colibri	brig	236	13 et 6p.	le havre	le havre	id	vin
	8	17 id	Leprêtre J.A.	la Clarisse	brig-goelette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
33		20 id	Liard A.V.	le jeune Emile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier, tartre
"	9	27 id	Guichon F.C.	Pomone	brig	179	9	havre	havre	Riga	s/ lest
"	10	1 Sept.	Carpentier	Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
34	"	9 id	Heuzé Sever	Remy et Louis	brig	160	10	havre	havre	Elseneur et Riga	mécanique, papiers
"	11	" id	Gaudin M.S.	Messager	dogre	109	7	id	id	id	s/ lest
35		" id	Corchuan V.	Jean Jacques	brig	141	9 et 1p	Bayonne	id	St Petersbourg	vin de Champagne
36		" id	Vangendt	les Louises	goelette	135	8	Dunkerque	Adra	Riga	plomb
	12	4 id	Granara P.F.	la bonne année	brig	111	8	id	Dunkerq	id	s/ Lest
	13	" id	Morvan F.	le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	id
37		13 id	Fatome E.M.	Edmond	id	127	9 et 1p	Rouen	Rouen	St Petersbourg	Vin
38		" id	Lefèvre P.D	Avis et Abel	goelette	65	5	Fécamp	id	Riga	vin, chardons &c
39		19 id	Anquetil J.B.D.	A. Pauline	lougre	77	6 et 2 3p	La Rochelle	Calais	Petersbourg	vin, librairie &c
	14	2 octobre	Lhoste Toussaint	St michel	brig	120	7	havre	havre	Riga	s/ Lest
40		11 id	Métayer V.D	le Cérélon	id	124	8 et 7p	id	id	Petersbourg	vin en caisse &c

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord

Numéros d'ordre — Navires chargés	Numéros d'ordre — sur lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonn.	Equip.	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		16 février	Lefort Et. Ovs	Adèle Célina	goelette	98	7	Rouen	St Petersbourg	le havre	cuivre, crin suif &c
2		12 avril	Cléroult Ch. Ant.	Aglaé	brig	121	9	id	id	id	suif, cuivre &c
3		25 Juin	Mourreau J.J.E.	La Rose	id goel.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre et planches
4		27 id	Deheulle P.F.	l'intrépide Canaris	3 mâts	242	12 et 12p	Rouen	id	id	cuivre fer chanvre
5		" id	Morin Fidèle	Emmanuel	brig	76	7 et 1p	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6		30 id	Grillet	le Vautour	Dogre	76	6	id	Petersbourg	le havre	cuivre
7		6 Juillet	Heuzé Sévèr	Remy et Louis	brig	160	10 et 5p	le havre	id	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F.P.	le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy Pierre	la jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre Duvet
10		21 id	Damiens A.F.	Les deux Adèles	brig	171	10 et 3p	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre &c
11		22 id	Delaporte P.G.T.	le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moizan, fortuné	Félicité	Ch.ée	109	8	auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre J.A	la Clarisse	goelette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &c
14		" id	Gilles P.J.	le Courrier	brig	189	10 et 1p	le havre	id	le havre	cuivre, chanvre &c
15		23 id	Bazin S.N.V.	le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem J.F.M.	Petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir Pierre	Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbg	cuivre, fer, chanvre &c
18		31 Juillet	Fruneau Simon	St Julien	ch.ée	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 août	Potel R.C.	le Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, bois
20		7 id	Leluc françois	desir de la paix	Ch.ée	114	9	auray	Petersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey Jean	Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré P.M	L'Antoinette	Ch.ée	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		" id	Marzin V.M.	Benjamin	Brig	78	7	Rouen	id	havre	cuivre chanvre crin
24		" id	Labouchède Jean	Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	havre	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort E.O.	Adèle Celina	goelette	98	8	Rouen	id	id	cuivre chanvre
26		" id	Noel J.M.	l'automne	brig	226	10	St. Malo	id	id et St malo	cuivre, chanvre mats
27		" id	Monniere P.J.	le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre, suif &c
28		18 id	Clemence F.L.J.	la chérie	brig-goel.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre fer chanvre
29		20 id	Rabardy Nicol.	Napoléon	3 mâts	223	12 et 1p	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif.
30		21 id	Noel Joseph Marie	Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et havre	cuivre, chanvre &c
31		29 id	Esnol Pierre	l'ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, douves
32		30 id	Larcheraud B.	Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre, chanvre, suif, plumes &c
33		9 Sep.	Lemaistre P.H.S.	le Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, nattes
34		10 id	Hébert Nicolas	Czar Pierre	brig	176	10 et 1p	Rouen	id	Rouen	cuivre chanvre &c
35		12 id	Cléroult Mich.	bonne mère	dogre	72	7	id	{ Copenhague Danzic et Petersbourg }	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Painchaud A.C.	la julie	brig	110	7	Bordeaux	St Petersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Loeil Jean Louis	Navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre, suif, potasse, crin
38		30 id	Quilbé E.G.F.	la jeune Armande	Sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &c
39		1 Octobre	Demay Charles	Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif &c
40		" id	Monnier J.P.	Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, nattes
41		" id	Leprêtre J.A.	La Clarisse	goelette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin Bourre
42		" id	Lecornez A.F.L.	le Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre suif, chanvre potasse
43		2 id	Guichon F.T.	Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graines de lin
44		" id	Carpentier F.P.	Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	id	id	id
45		3 id	Gauvin J.A.H.	Réunion	brig	166	8	id	Petersbourg	havre	cuivre, suif, chanvre, poil de castor
46		" id	Guillaume J.P.	La Dorade	flambart	69	6	St malo	id	St malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Remy & Louis	brig	160	10 & 7	Havre	Riga	Havre	graines de lin
48		id id	Vangendt L.A.	les Louises	goelette	135	8	Dunkerque	St Petersbourg	id.	Cuivre, suif, crin
49		id id	Morvan, F.	le diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graines de lin
50		28 id.	Gaudin, M.S.	le messager	Dogre	109	7	Havre	id.	St Valery	id
51		id id	Lefebvre, P.D.	Avis & Abel	Goelette	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer &
52		id id	Granara	la bonne année	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graines de lin

[...]le détroit du Sund

[depu]is le 1er janvier jusqu'au 31 Décembre 1835

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord

Numéros d'ordre des navires chargés	sur lest	Date de l'expédition		Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1		14	Juin	Gay, Michel	Alexandre	Goël.	120	7	Bordeaux	Danzig	Rouen	Zinc, bois
2		19	id	Aussau, Pierre	les 2 Frères	Brig	76	6	l'Ile d'Oleron	Stettin	Bordeaux	bois
3		25	id	Nissen, Jn. Jac.	la Louise	id	163	8	Dunkerque	S. Pétersbourg	Dunkerque	cuivre, chanvre, potasse
4		28	id	Gautier, Jn. Paul	la Louise	3 Mats	210	11	Cette	id	le Havre	cuivre, potasse, crin, soies de porc
5		1er	juillet	Grillet, Jean	Vautour	Dogre	76	6	Bordeaux	id	Fécamp	fer, chanvre
6		id	id	Merlin J. F.	Commerce	brig	176	9	Dunkerque	id	Havre	cuivre, chandelle, Potasse
7		2	id	Pedoré, Pier. Ma.	Antoinette	Ch.ée	77	7	Auray	id	Honfleur, Rouen	cuivre, fer, crin, plumes &
8		id	id	Esnol, Pierre	Arianne	brig	79	6	Havre	id	Havre	cuivre, chanvre, plumes
9		id	id	Leprêtre, Pierre	Clarisse	Goël.	181	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, beurre, goudron
10		5	id	Christiaens, L. E.	le Sémaphore	brig	132	7	Dunkerque	id	Dunkerque et Boulogne	chanvre, potasse, beurre
11		8	id	Hébert, N.	Czar Pierre	id	176	10	Rouen	id	Rouen	chanvre, soies de porc
12		11	id	Roux, J.	Jne Dauphin	id	77	6	Bordeaux	id	Granville	chanvre, crin, fer
13		15	id	Rosé, J. M. J.	Eole	id	182	9	St. Malo	id	St. Malo	chanvre, suif, cuivre
14		16	id	Clemenceau, A.	Louise	id	179	9	Rouen	Libau	Rouen	bois de chêne et de sapin
15		23	id	Chassenez	Laure	id	76	6	Bordeaux	St. Pétersbourg	Nantes	cuivre, chanvre, suif
16		24	id	Lelez, J. N.	Louise	id	267	12	Honfleur	id	Havre et Rouen	cuivre, chanvre, potasse
17		25	id	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	id	Cherbourg	fer, chanvre, Mâts
18		26	id	Dépeuille, Lm. F.	Intrépide Lancier	3 mats	242	12	Havre	id	Havre et Rouen	cuivre, chanvre, suif
19		4	août	Esmelin	la Bonne Hère	Brig	161	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, potasse
20		id	id	Aubrée, Lm. Aug.	Célestine	id	163	9	id	id	St. Malo	chanvre, mâts
21		6	id	Gaussin, J. A. H.	la Réunion	id	166	9	Dunkerque	id	Havre	cuivre, soies de porc, colle de poisson
22		id	id	Damiens, A. F.	les deux Adèles	id	171	10	Nantes	id	Rouen	laine, cuivre, soies de porc, potasse
23		id	id	Levasseur, N.	Sophie	Galiot	205	10	Dunkerque	id	Nantes	chanvre, soies de porc, graines de chanvre
24		7	id	Darlan, Jean	la nouvelle Elisa	Goël.	77	7	Bordeaux	id	Bordeaux	chanvre, cuivre
25		id	id	Gourdet, Léonard	le Renard	Brig	78	6	id	id	id	chanvre, thé
26		13	id	Latruite, L. A.	Saumon	id	164	7	St. Malo	id	St. Malo	chanvre, plancher
27		14	id	Legras C. J. F.	Bonnaventure	3 mat	179	10	Dieppe	id	Dieppe	chanvre, potasse
28		15	id	Gaudin, M.	Messager	Dogre	109	7	Havre	id	Granville	fer, chanvre
29		20	id	Lefort	Adèle Lalina	Goël.	109	7	id	id	Bayonne	chanvre,
30		id	id	Vaugendt, L.	les Louises	id	135	8	Dunkerque	id	Nantes	cuivre, crin, chanvre
31		21	id	Noël, Jos. Marie	le Théodore	brig	191	8	St. Malo	id	Havre, Granville, St. M.	chanvre, cuivre
32		22	id	Lokel, R. C.	le Victor	id	148	8	Dieppe	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, brai, bois
33		id	id	Pineau, Fr.	le Maire	id	77	6	Nantes	Narva, Cronstadt	Nantes	fer, chanvre, potasse
34		id	id	Lacouture, Arm.	Pierre Amélie	id	170	10	Bayonne	Riga	Bayonne	chanvre, bois
35		30	id	Demay, Ch. Jacq.	Iris	id	110	7	Dunkerque	St. Pétersbourg	Dieppe et Fécamp	chanvre,
36		31	id	Laniel, J. L.	Navigateur	id	153	9	id	id	Havre	chanvre, cuivre, potasse, laine
37		1er	Septem.	Trémont, L. G.	Hulgor	id	221	12	Havre	id	id	cuivre, chanvre, suif
38		5	id	Larentot, L. L.	Nérée	3 mats	148	9	St. Valery en C.	id	id	fer, cuivre, chanvre
39		8	id	Lecomniat, Yv. L.	la Ville de Caen	Brig	138	8	Caen	id	id	cuivre, chanvre, potasse
40		16	id	Nissen, J. Jacq.	la Louise	id	163	8	Dunkerque	id	Dunkerque	chanvre, soies de porc
41		17	id	Leprêtre, Pierre	Clarisse	id	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre,
42		1er	Octobre	Leblanc, Guill.	Léon	id	132	8	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, potasse
43		3	id	Heuzé, Sever	Remy et Louis	id.	160	11	id	id	Havre	chanvre, laine
44		10	id	Braillaut, A.	la Jne Mathilde	Goël.	79	7	Havre	id	Havre	soies de porc, chanvre, cuivre
45		17	id	Loir, Pierre	Achille	Brig	143	8	Cherbourg	id	id	cuivre, chanvre, potasse
46		id	id	Corchuau	Père Courageux	Ch. M.	105	8	Vannes	id	Dunkerque	potasse, goudron
47		id	id	Herreu, J. F.	Petit Emmanuel	Brig	150	8	Dunkerque	Riga	id.	graine de lin
48		id	id	Dumont, Aug.	le Gal. Morgella	id	170	9	Dieppe	id	Dieppe	graine de lin, bois
49		18	id	Guiffomat, Jos. Fr.	Clémentine	id	77	6	St. Malo	St. Pétersbourg	St. Malo	chanvre, goudron
50		id	id	Le Preste	Belle Annette	Ch. M.	74	7	Vannes	Riga	Havre	graine de lin, bois
51		id	id	Lemarchand	Etoile du Nord	brig	79	7	Havre	St. Pétersbourg	Lorient	chanvre,
52		19	id	Lefloch, J. F.	l'aimable Guillemette	Ch. M.	108	8	Auray	Riga	Havre	graine de lin
53		id	id	Picquot, Jean	Caliste	Brig	120	7	Havre	St. Pétersbourg	id	cuivre, chanvre, laine
54		20	id	Oger, J. Bte.	Automne	id	77	6	Dunkerque	id	Dunkerque	laine, colle de poisson
55		21	id	Hébert, N.	Czar Pierre	id	176	10	Rouen	id	le Havre et Rouen	chanvre, fer, graine de lin
56		23	id	Merlin, Jac. F.	le commerce	id	176	9	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin, chanvre
57		id	id	Henri, René M.	la Médée	id	77	6	Rouen	Libau	Morlaix	graine de lin
58		28	id	Fourmentin, N. D.	aimable Victoire	id	136	9	Dunkerque	Riga	Dunkerque	id
59		3	Novembre	Lavergne, Pier. Jean	l'Adélaïde	id	129	8	id	Libau	Lannion	id
60		id	id	Le Maut, Joach.	Jeune Uranie	Ch. M.	79	7	id	St. Pétersb.	Havre et Rouen	cuivre, laine
61		id	id	Fourmentin, N.	Diane	Brig	120	7	Boulogne	Riga	Dunkerque	id
62		4	id	Avenel, Pier. Fr.	Jne Augustin	id	174	9	Fécamp	id	Fécamp	id
							8,520	502				

Numéros d'ordre navires chargés	Numéros d'ordre navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
				Reports		8,308	502				
	24	23 septembre	Fourmentin, N. D.	aimable Victoire	Brig	136	9	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
40		25 id	Legoffe, Louis, Désiré	Intrépide Canaris	3 mats	242	12	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne
41		id id	Laumone, Alg. C.	la Zénaïde	brig	91	8	id	id	id	Coton, tabac, parfumeries
	25	id id	Grout, Pierre	Ulysse	id	116	7	Rouen	Dunkerque	Riga	Sur lest
	26	id id	Fourmentin, Nicolas	la Diane	id	120	7	Boulogne	Boulogne	id	id
	27	26 id	Deconihout, P. Nic.	les deux sœurs	Goel.	79	7	Toulon	Havre	id	id
42		27 id	Lecornez, M. Jos. L.	le Benjamin	brig	165	9	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin, cardes à carder, mécaniques
	28	5 octobre	Laverque, P. B.	Adélaïde	id	129	8	id	id	Libau	Sur lest
	29	id id	Avenel, P. F.	Jne Augustin	id	174	10	Fécamp	Fécamp	Riga	id
43		id id	Manclerc, A. A.	La Loire	3 mats	314	13	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne
44		id id	Vetier, Jean M.	Bonne Aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	id	mécaniques, coton
45		id id	Exmelin, F. E. E.	Bonne Mère	id	161	7	Rouen	Rouen	id	bois de Ste Marthe, vin fruits
	30	7 id	Lardhé, Pre Fes.	la Bonnaventure	3 mats	179	10	Dieppe	Dieppe	Riga	Sur lest
46		3 novembre	Hénon, Jos. Mar.	l'Unité	brig	185	9	St Malo	Havre	St Pétersbourg	vin de champagne, parfumeries
				Totaux		10,510	626				

Numéros d'ordre navires chargés	Numéros d'ordre navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
						8,520	502				
63		4 novembre	Grout, Pierre	Ulysse	Brig	116	7	Rouen	Riga	Dunkerque	graine de lin
64		id id	Deconihout, Pre Nic.	Les deux sœurs	Goel.	79	7	Toulon	id	Abbeville	id
65		id id	Cornillot, Jn Fran.	Hélène, Marie	Ch. M.	78	7	Auray	St Pétersbourg	Rouen	chanvre, potasse
66		5 id	Guichon, Gaspard	Pierre Antoine	Brig	118	7	Dunkerque	Riga	Dunkerque	graine de lin et bois
67		9 id	Legoffe	Intrépide Canaris	3 mats	242	12	le Havre	St Pétersbourg	le Havre, Rouen	chanvre, potasse, suif, graine de lin
68		12 id	Manclerc	Loire	id	314	13	id	id	Havre	suif, potasse &
69		14 id	Exmelin, Fr. Et. Eug.	la Bonne Mère	brig	161	9	Rouen	id	Rouen	potasse, chanvre
70		24 id	Leborgne, P. A.	la Durance	3 mats	236	11	Havre	id	Havre	chanvre, plumes &
				Totaux		9864	575				

Résumé comparatif de la Navigation de la France avec la Baltique par le détroit du Sund, par navires français, pendant les années 1830 à 1835

Années	Navires français venant de la mer du Nord: charg.	mer du Nord: Sur L.	mer du Nord: Total	Baltique: charg.	Baltique: Sur L.	Baltique: Total	Total général par année	Tonnage général	Équipage	Terme moyen du nombre de tonneaux par homme d'équipage, capitaine compris	Observations
1830	44	54	98	99	"	99	197	27,832	1,671	16 2/3	
1831	18	17	35	40	"	40	75	9,933	623	15 11/12	
1832	65	53	118	113	"	113	231	30,008	1,723	17 3/7	
1833	43	17	60	64	"	64	124	17,642	1,045	16 7/8	
1834	40	14	54	61	"	61	115	14,971	919	16 3/11	
1835	46	30	76	70	"	70	146	20,374	1,261	16 13/14	

Navigation française par

Navires français qui ont passé le Sund depuis

Navires français se rendant de la Mer du nord dans la Baltique

numéros d'ordre navires chargés	numéros d'ordre navires lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
	1	10 avril	Rosé, J. M. J.	Eole	brig	162	9	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	Sur lest
1		23 id	Grillet, Jean	le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de Ste Marthe &
2		27 id	Nissen, J. J.	Louise	brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	½ chap. chardons
3		id id	Christiaens, P. E.	Sémaphore	id	132	7	id	Bordeaux	id	vin, café, verdet
4		9 mai	Esnol, Pierre	Ariane	id	79	6	Havre	Havre	id	vin de champagne
5		id id	Fedoré	Antoinette	3 mâts	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin, cochenille
6		11 id	Hébert, Nicolas	le Czar Pierre	Brig	176	10	Rouen	Rouen	Riga et St Pétersbourg	vin, chardons
7		id id	Lesez, J. N.	Louise	id	267	12	Brest	id	St Pétersbourg	tabac, vin
8		id id	Roux, Jean	le Jne Dauphin	id	77	6	Blaye	Bordeaux	id	bois de Ste Marthe, verdet
"	2	id id	Merlin, J. F.	le Commerce	id	177	9	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
9		12 id	Aussan, Pierre	les 2 Frères	id	76	6	l'Île d'Oléron	Rouen	Stettin	vin de Champagne
10		id id	Gauthier	Louise	3 Mât	211	11	Cette	Havre	St Pétersbourg	Chardons,
11		id id	Default, P. F.	l'Intrépide Canaris	id	242	12	Rouen	Rouen	id	vin
12		id id	Eximelin	la Bonne Mère	Brig	161	7	id.	id.	id	vin, chardons
13		id id	Gauvin, J. A.	La Réunion	id	167	9	Dunkerque	Dunkerque	id	vin de champagne
14		13 id	Gay, Michel	Alexandre	Goëlette	120	7	Bordeaux	Rouen	Danzig	vin
15		14 id	Flémont, P. G.	Fulgor	Brig	221	12	Havre	Havre	St Pétersbourg	riz, librairie, gravures, chardons
16		24 id	Chassenez	Laure	id	76	7	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, vif argent, cochenille, gomme
"	3	id id	Leprêtre, P.	la Clarisse	Goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
17		25 id	Damiens, A. F.	les 2 Adèles	Brig	171	10	Havre	Havre	id	parfumerie, librairie, gomme
"	4	id id	Levasseur, N. L.	Sophie	Golte	205	10	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
18		30 id	Clemenceau	Louise	Brig	179	9	Rouen	Rouen	Libau	vin de champagne
"	5	31 id	Vaugeut, L.	Les Louises	Goel.	136	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	Sur lest
19		1er juin	Lefort E. O.	Adèle Célina	id	109	7	Rouen	Rouen	id	vin, chardons &
"	6	3 juin	Legras, C. J. F.	la Bonne Aventure	3 mâts	179	10	Dieppe	Dieppe	id	Sur lest
20		6 id	Aubrée, E. A.	Célestine	Brig	163	9	St Malo	Rouen	id	vin, chardons
21		10 id	Parentot, E. P.	Nérée	3 mâts	148	9	Havre	Havre	id	vin, chardons, indigo
22		11 id	Pineau, François	la Maine	Brig	77	8	Nantes	Noirmoutier	Narva	Sel
	7	12 id	Lacouture, Armand	Pierre Amélie	id	170	10	Bayonne	Hambourg	Riga	Sur lest
	8	id id	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	St Pétersbourg	id.
23		id id	Gaudin, M. L.	Le Messager	dogre	110	7	Rouen	Havre	id	vin de champagne
24		14 id	Pail, J. L.	Le Navigateur	Brig	154	9	Calais	Rouen	id	vin, chardons
25		20 id	Gouvet, Bernard	le Renard	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin
26		21 id	Le Marchand	l'Étoile du Nord	id	79	7	Havre	Havre	Rostock	vin, mélasse
	9	26 id	Demay, Ch. Jac.	l'Iris	id	110	7	Dunkerque	Boulogne	St Pétersbourg	Sur lest
	10	id id	Noël	Le Théodore	id	191	8	St Malo	Rouen	id	id
	11	27 id	Beaumiat, Yves Pier.	la Ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id	id
27		id id	Corsillot, J. F.	Hélène Marie	Ch. Mrs	78	7	Auray	Bordeaux	id	bois de Ste Marthe, papier, vin
28		30 id	Darlan, J. Bte	La nouvelle Elisa	Goel.	77	7	Bordeaux	id	id	vin, café, huile, verdet
	12	id id	Lafruite, L. A.	le Saumon	Brig	71	7	St Malo	St Malo	id	Sur lest
29		1er juillet	Le Moël, Joach.	la Jne Uranie	Ch. Mrs	66	7	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
30		9 id	Picquot, J.	Caliste	Brig	120	7	Havre	Havre	id	vin
31		id id	Leblanc, G.	Léon	id	132	8	Rouen	Rouen	id	vin, chardons
	13	15 id	Potel, R. C.	le Victor	id	148	8	Dieppe	Dieppe	Stockholm	Sur lest
32		30 id	Levaillant, F. J.	Jne Mathilde	Goel.	79	7	Havre	Havre	St Pétersbourg	coton, parfumerie, vin, mécaniques
	14	8 août	Nissen, Jn Jacq.	la Louise	Brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
33		16 id	Heuzé, Sever	Henry et Louis	id	160	11	Rouen	Havre	id	vin, chardons
	15	17 id	Leprêtre, Pier.	la Clarisse	Goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
	16	id id	Guisomat, J. F.	Clémentine	brig	77	6	St Malo	St Malo	id	id.
34		id id	Oger, J. B.	Automne	id	77	7	Dunkerque	Blaye	id	vin, papier
	17	id id	Corchuan	Père Courageux	Ch. Mrs	105	8	Vannes	Dunkerque	id	Sur lest
35		20 id	Merlin, Jac. Fr.	le Commerce	Brig	176	9	Dunkerque	Havre	id	coton
	18	2 septembre	Loir, Pierre	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	id	Sur lest
36		id id	Dumont, Aug. L.	Le Gd Borgella	id	170	9	Dieppe	Dieppe	Riga	vin
37		3 id	Piard, Arms Vict.	la Jne Emilie	dogre	65	6	Honfleur	Honfleur	id	mécaniques
38		4 id	Hébert	le Czar Pierre	brig	176	10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin, chardons
39		7 id	Leborgne, P. A.	la Durance	3 mâts	236	11	id	Havre	id	coton, bois de teinture
	19	8 id	Verrieu, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
	20	id id	Lefloch, J. Fr.	l'aimable Guillemette	Ch. Mrs	108	8	id	id	id	id
	21	id id	Lecroste, Joseph	la Belle Annette	id	74	7	id	id	id	id
	22	14 id	Henri, Louis, Mar.	l'Amédée	Brig	77	6	Rouen	Nantes	Libau	id
	23	22 id	Guichon, M. G.	Pierre Antoine	id	118	7	Dunkerque	Dunkerque	Riga	id.

à reporter .... 8,308 | 567

Etat du Commerce de France avec la Baltique par le Detroit du Sund pendant l'année 1831

Importation.

Nature des Marchandises	Danemark	Suède	Lubeck	Mecklembg	Prusse	Russie	Total	Droits du Sund Rbdr.	Droits du Sund Francs	Valeur approximative des Marchandises Francs.	Dunkerque Calais, Boulogne Dieppe, Fécamp Abeville St Valery.	Havre Rouen Honfleur Caen Granville.	St Brieuc, St Malo Redon, St Servan Tréguier. Paimboeuf, Lannion Nantes	Brest Cherbourg Lorient	Bordeaux & Bayonne	Cette et Marseille	Alger	France	Total.
Bois	3	29	1	"	52	31	116	5,324	13,440	1,544,000	23	22	13	6	20	17	1	12	116
Chanvre Suif et Potasse	"	"	"	"	"	9	9	2,141	6,209	620,900	2	6	"	1	"	"	"	"	9
Cuivre	"	2	"	"	"	9	11	6,277	18,403	1,840,300	1	10	"	"	"	"	"	.	11
Fer & Goudron	1	33	"	"	"	3	37	5,615	16,284	1,628,400	2	5	18	2	2	3	"	5	37
Grains.	"	"	"	2	2	26	30	3,426	9,935	993,500	11	16	2	"	"	"	"	1	30
Marchandises diverses.	2	"	"	"	"	8	10	628	1,821	182,100	"	2	7	"	1	"	"	"	10
Totaux	6	64	1	2	5[illegible]	86	213	23,411	68,[illegible]92	6,809,200	39	61	42	9	23	20	1	18	213

	3	7	8	2	9	6	10	4	5	11	1	
	Cette	Marseille	Nantes	Bordeaux	St Martin	Havre	Salon	Dunkerque	Rivières	Rouen	Bayonne	
Vins	15			18	1	3	1	4	.	3	0	45 — livr. 26,348
Sel	13	1			2	.			8	.		24 — livr. 3,410.
March. diverses	10	23	2	50		14				7	3	109 — livr. 60,574
Sirop		1	2									3 — livr. 1,590
Sucre et caffé				3.								3 — livr. 1,828.

Droits du Sund.

Extrait d'un mémoire historique, statistique et politique sur le péage de l'Ore-Sund, et sur la proposition d'en affranchir le commerce et la navigation de la république française, envoié le 9 frimaire an V.

article 1er.

Origine et histoire du péage jusqu'au commencement du siècle.

L'origine du péage du Sund est la force. On a profité d'une position avantageuse pour rançonner le commerce. Le péage du Sund ne date réellement que des premières années du XVe siècle. Erik VII fit construire à Elseneur une forteresse par le moyen de laquelle il assujétit à un tribut fixe chaque navire qui passait dans le détroit. Cette exaction source de beaucoup de guerres sanglantes, porta Lubeck à jeter trente ans après les fondemens de la ligue anséatique.

Par le traité de 1457 entre Christian 1er et Charles VII roi de France celui-ci paraît avoir contribué à maintenir le nouveau tribut

En 1489, les anglais s'engagèrent à payer les droits du Sund.

Par le traité de Spire en 1593, la taxe du Sund fut fixée pour les navigateurs des Pays Bas à un Rose noble (1) ou 25 livres, pour chaque vaisseau.

Ce n'est que 40 ans après qu'on voit le roi Fréderic II faire un réglement uniforme pour toutes les nations, et fixer les droits du Sund proportionnellement au nombre de

(1)

tonneaux de chaque navire.

A cette époque fut construite la forteresse de Cronenbourg pour dominer plus surement la navigation de la Baltique.

Par les efforts des Hollandais les droits du Sund furent réglés définitivement dans le traité de 1645, et plus exactement ensuite par celui de 1701, aujourd'hui encore en vigueur, et base de toutes les conventions postérieures entre le Danemark et les autres nations.

Article II

Quotité des péages du Sund.

Les droits du Sund sont de deux espèces : les uns sont sur le navire, les autres sur sa cargaison.

Le traité de 1701 a fixé les droits sur le Navire à 4 Rigsdaler par chaque navire. Ceux d'une contenance au dessous de six Lasts ne payent que moitié. Il y a quelques autres droits légers pour les officiers de la Douane ; mais leur totalité ne s'élève pas au dessus de dix Rixdaler.

Quant aux droits sur les marchandises, il suffit de renvoyer au tarif dressé en 1645 par les hollandais. Le droit pour les nations dites favorisées est fixé à un pour cent de leur valeur.

Article III

Mode de perception

Les navires ne sont point visités au Sund, les documens et déclarations des capitaines devant faire foi pour fixer la quotité de la somme à payer. Les formes indulgentes et faciles de la perception nuisent considérablement aux droits ; jamais les déclarations ne sont complètement exactes.

Article 4

Produit du péage.

Les anciens droits du péage étaient le siècle dernier si enflés qu'ils produisaient

au roi de Danemark entre quatre et cinq millions de notre monnaie, mais les Suédois s'en étant fait affranchir par la force, et les hollandais ayant obtenu une diminution considérable, il diminua beaucoup.

D'après l'évaluation portée dans les états de finances de 1786, on le comptait pour la somme de deux millions cinq cent mille livres tournois. La circonstance de la guerre aura pu l'élever même jusqu'à trois millions.

Article V.

« Exemption du péage du Sund; traitement qu'y éprouvent les différentes nations. »

Les Suédois s'étaient fait exempter du droit de péage, par la force des armes, et jouirent de cette exemption depuis 1645 jusqu'en 1720 : les sottises de Charles XII leur firent perdre ce privilège.

L'exemption du péage fut consentie par le Danemark en faveur de la Hollande en 1650, moyennant une pension annuelle de 150 000 florins, mais elle fut révoquée d'un commun accord en 1653.

Un traité de rachat du péage avait été conclu entre l'Angleterre et le Danemark en 1665, moyennant un subside annuel de 120,000 Ecus; mais ce traité n'a jamais eu d'effet.

Toutes les nations sont traitées quant au paiement des droits avec la même faveur; les villes anséatiques, les Américains, et ce qui est plus singulier, les Danois, sont les seuls qui n'aient point encore été admis aux avantages des nations favorisées. Ces avantages consistent à payer un quart

de moins sur la totalité du droit fixé par le tarif de 1845.

Article VI

Contestations auxquelles a donné lieu le péage du Sund.

En 1772, le gouvernement danois voulut imposer quelques nouveaux droits pour l'entretien de quelques nouveaux feux sur la côte de Sélande; mais les nations étrangères refusèrent de s'y soumettre. En 1776 et 1777, le gouvernement danois détermina l'évaluation des écus de banque espèce en courant, à un taux plus élevé, et prétendit que les droits du Sund fussent acquittés suivant cette nouvelle évaluation qui accroissait le tribut de 3 ¼ p/o; Mais les déclarations énergiques des ministres anglais et hollandais arrêtèrent l'effet de cette augmentation de taxe, qui fut absolument suspendue.

Article VII

Droits du Danemark sur le péage du Sund

Dans toute question les considérations de justice doivent avoir la priorité sur celles de convenance. La république française appelée à reconstituer le droit des nations, comme à établir les droits de l'homme, doit professer et pratiquer cette méthode dans toutes ses combinaisons politiques. Avant donc de rechercher les moyens de nous procurer la franchise du Sund, il convient de s'assurer du droit que nous pouvons avoir de l'exiger, et conséquemment de juger le droit que peut avoir le Danemark à imposer ce tribut à tous les peuples.

Les rois de Danemark ont autrefois

prétendu exercer le domaine suprême sur toute la Baltique qu'ils considéraient comme un grand lac enclos dans leurs Etats. Ils ont en effet exercé, au moins pendant un certain tems la souveraineté absolue sur presque tous les Etats qui bordent la Baltique, tels que le Mecklembourg, la Poméranie, la Courlande, la Livonie, la Suède, la Scanie. Voila leur premier titre, et il est moins illégitime que beaucoup d'autres.

Dans diverses contestations que le Danemark a eu avec la Pologne et les hollandais, il parait avoir formellement renoncé au domaine exclusif de la Baltique. On voit par les articles séparés de la convention de neutralité armée de 1780 entre la cour de Pétersbourg et celle de Copenhague et depuis adoptés par la Suède et par la Prusse, que les quatre puissances ont prétendu non seulement fermer la Baltique, mais soutenir même qu'elle est une mer fermée : ce qui suppose qu'elles en affectent le domaine commun.

L'ancienneté presque immémoriale du tribut et sa jouissance non interrompue peuvent seules être alléguées comme constituant le principal titre de propriété légitime. Le droit de prescription appliqué aux rapports des nations entr'elles, a toujours été avoué par les autorités les plus imposantes en droit public.

Le Consentement formel des états commerçants a été produit aussi comme une preuve de la légitimité du péage du Sund. Mais ce titre est peu solide, car en avouant que les nations ont consenti, on avoue qu'elles peuvent retracter ce consentement.

On a fait valoir en faveur du péage, l'établissement et l'entretien des différens feux et autres signaux maritimes, soit dans le Cattegat, soit dans le Sund pour diriger les navires; mais tout état maritime doit lui même pourvoir à la sureté de la navigation le long de ses côtes, pour l'intérêt même de son commerce; ou le droit ne devrait il point s'élever au delà des frais que fait le Danemark.

Il résulte néanmoins de tous ces motifs réunis, un droit réel pour le Danemark de continuer à percevoir une rétribution sur les navires qui passent le Sund, et on ne pourrait la supprimer qu'en lui offrant une compensation.

Article VIII

« Possibilité et moyens d'obtenir l'exemption des droits du Sund en faveur de la nation française. »

Ce ne sera jamais volontairement que le Danemark pourra consentir à cette franchise, même en supposant que toutes les nations se réuniraient pour l'y forcer, en y substituant chacune une redevance annuelle et pécuniaire: néanmoins la république pourrait offrir aux Danois des compensations séduisantes, telles que:

1°. des préférences marquées pour les Danois dans nos colonies, à l'exclusion des Américains de qui nous avons à nous plaindre.

2°. la faveur à l'égard des Danois pourrait être étendue à leurs relations avec nos établissemens dans

3°. Si l'Escaut restait fermé encore pour plusieurs nations, afin de ne pas occasionner la chute subite du commerce de la Hollande, on pourrait faire une exception en faveur du Danemark.

4°. le Danemark qui a eu souvent à souffrir des puissances barbaresques, pourrait trouver dans l'appui de la république un garant de la sureté de son commerce dans la méditerranée.

5°. Si la loi de navigation décrétée par la convention nationale l'an 2 est maintenue, une des branches les plus intéressantes du commerce danois peut périr ou fleurir selon le parti que prendra à son égard le gouvernement français: il s'agit de la faculté d'apporter en France les marchandises et denrées autres que les productions danoises du côté du nord, celles de la Russie, et dans le midi, celles de l'Italie, de l'Espagne et de l'Afrique. Notre intérêt exige que le Danemark soit excepté des prohibitions de cette loi. Cette faveur serait une compensation importante pour la suppression du droit du péage du Sund. Enfin il est de notre intérêt de favoriser le commerce danois, parceque la balance de ce commerce est toute en notre faveur.

Article IX

« Solution de la question si on doit persister à poursuivre cette franchise. »

La négociation à ouvrir avec le Danemark pour la franchise du péage du Sund, ne parait pas susceptible de succès, surtout quand on considère que nous avons d'autres avantages à demander au Danemark pour l'intérêt de notre commerce dans le nord, et pour lesquels nous n'avons à offrir en compensation que ceux qu'on vient d'indiquer. D'ailleurs l'affranchissement du péage est presque indifférent pour la république. Car s'il y a douze mille vaisseaux qui passent

annuellement le Sund, et que les droits s'élèvent à 600,000 Rixdalers, comme il n'y a guère que 130 vaisseaux français qui fassent le commerce de la Baltique, l'impot prélevé sur notre commerce n'est guère que de 30,000[*] somme insignifiante.

Il est encore une considération importante, c'est que le Danemark est une puissance du second ordre, pacifique et sans ambition, dont notre intérêt est d'augmenter les forces plutôt que de les diminuer. Or le revenu du Sund payant les deux tiers de sa marine, son abolition le désarmerait de fait, le ruinerait même et le mettrait dans le cas d'être partagé ou envahi.

Le gouvernement français dans les tems antérieurs à la révolution parait avoir considéré la question présente sous ce même point de vue.

Conclusion

Non seulement donc on ne croit pas qu'il convienne de donner suite au projet d'obtenir l'exemption des droits du Sund pour les vaisseaux français; mais on osera le dire, il est essentiel qu'on ignore même que la question ait été agitée. Nos ennemis n'attendent peut être qu'un prétexte pour l'exiger eux mêmes, et le Danemark en concevrait une défiance incurable, et un éloignement invincible pour tout ce qui lui serait proposé par nous.

[*] Suivant une lettre du 10 mars 1752 les droits du Sund pour les vaisseaux suédois ne montent guère qu'à 20 ou 30,000 écus par an.

Spécification et calcul comparatif des marchandises non dénommées dans le tarif de Christianople sur lesquelles on prélève un droit fixe d'après le tarif du Sund.

Numéros d'ordre d'après le tarif de la Douane	Dénomination des Marchandises	Droits du Sund en monnaie du pays d'après le tarif	Spd.	Stuv.	en francs	valeur des marchandises en francs (a)	f	c	1 pour % de cette valeur en francs	Comparaison des droits d'après le tarif, et d'après la valeur on prélève en plus	en moins	Observations
5	Piment	100 ℔	"	9	" " 90	100 ℔	112	"	1 " 12		" " 22	
7	Bois des ancres	1 Schok	1	"								
9	oranges	1 Caisse	"	2								
10	arak	1 Anker	"	6								
11	arsenic	1 Schill	"	12								
14	Soude de varec	1 Schill	"	6								
18	orpiment	100 ℔	"	9								
21	rubans de fil	50 ℔	"	30								
22	id. de soye	1 ℔	"	5								
23	id. florette	12 ℔	"	30								
431	poivre	12 Tonnes	"	12								
25	Baratre de soye	8 Pièces	"	36								
54	espèce d'étoffe	24 Pièces	"	30								
55	pièces de bois dan.ze	25 pièces	"	30								
36	mousse ~~d'Islande~~ de montagne	1 Schill	"	9								
40	blanc de plomb	1 Schill	"	6								
78	lèves	1 Last 12 Tonnes	"	12								
43	cuivre battu	1 Schill	"	6								
61	plancher	1000 Pièces	"	36								
62	id.	1 Schok	"	24								
67	eau de vie de grains	12 Tonnes	1½	"								
71	mât de beaupré	1 Pièce	"	8								
75	bouldan (étoffe)	8 Pièces	"	30								
81	Cacao	100 ℔	"	24								
83	café	100 ℔	"	24	2. 40	100 ℔	80	"	" " 80	1 " 60		
84	calmanc (étoffe)	24 Pièces	"	30								
89	poil de chameau	50 ℔	"	30								
93	poil de lapin	50 ℔	"	30								
99	cardemome	100 ℔	"	36								
101	cassia fistula	100 ℔	"	36								
102	cassiant (étoffe)	24 Pièces	"	30								
103	casimir	8 Pièces	"	36								
104	chataignes	36 Boisseaux	"	36								
107	ciment	1 Last 6 Schill	"	36								
108	chalon (étoffe)	24 pièces	"	30								
109	cidre	1 Oxhoved	"	12								
111	citrons frais	1 Caisse	"	2								
114	coriandre	800 ℔	"	36								
116	cubèbe	100 ℔	"	12								
539	gouttières en bois	25 Pièces	"	36								
130	draget (étoffe)	24 Pièces	"	30								
551	fil de fer et d'argent	1 ℔	"	5								
142	bloc de bois chêne	25 Pièces	"	36								
265	ancre	1 Schill	"	4								
267	pièce en fer	1 Schill	"	4								
268	canons	1 Schill	"	4								
269		1 Schill	"	4								
273	enclume	1 Schill	"	6								
274	hacher	1 Schill	"	6								
277	porte de fer	1 Schill	"	6								

(a) C'est la valeur des marchandises du lieu où le navire les a prises, les droits non compris. Le Specie Rd. sera évalué seulement à 5 f. et le Stuver à 10c, quoiqu'ils valent réellement davantage.

Numéros d'ordre d'après le tarif de la Douane	Dénomination des marchandises	Droits du Sund en monnaie du pays d'après le tarif			en Francs	Valeur des marchandises en Francs	1 pour % de cette valeur en Francs	Comparaison des droits d'après le tarif, et d'après la valeur en plus	en moins	Observations
281	Poêles	1 Schild	„	6						
280	fonte de fer	1 Schild	„	6						
279	fer travaillé	1 Schild	„	6						
140	vinaigre de pomme	2 Oxhoved	„	9						
556	cercles de bois	5 Schok	„	9						
202										
155	feutre	24 pièces	„	30						
165	étoffe p. pavillon	24 pièces	„	30						
168	toile ~~de hollande~~ à boîte de [illegible]	40 pièces	„	30						
171	flanelle	24 pièces	„	30						
172	gaze	12 lb	„	30						
180	futaine	24 pièces	„	30						
188	coton filé (twist)	50 lb	„	18						
189	fil de poil de chameau	50 lb	„	30						
189	fil de turquie	50 lb	„	30						
191	gaze	12 lb	„	30						
203										
206	gruau d'orge	12 tonnes	„	36						
209	manne	100 lb	„	9						
210	orge mondé	200 lb	„	9						
214	(Couleur)	100 lb	„	12						
219	plomb de chasse	100 lb	„	4						
216	pièce de bois p. ancre	1000 pièces	„	16						
255	colle de poisson	100 lb	„	6						
248	peaux de Rennes	1 Dizaine	„	9						
231	bois (de teinture)	800 lb	„	30						
id	id. id.	800 lb	„	30						
id	id. id.	800 lb	„	30						
236	bois Franschholt	48 Schok								
237	bois de campêche	1000 lb	„	36						
238	bois Kielholt	25 pièces	„	36						
239	id. Splitholt	150 pièces	„	3						
240	id Kreutzholz	1 Schok	„	24						
292	tripes	1 Tonne	„	3						
293	veaux	1 pièce	„	24						
301	Kersey étoffe	16 pièces	„	30						
308	fonte de cloche	1 Schild	„	24						
309	Kluberbaume	comme des mâts								
312	billes	1 pied	„	18						
313	batons	1 Schok	„	1						
318	Cobalt	100 lb	„	3						
319	vaches	1 pièce	„	36						
326	bois Kultringer	10 pièces	„	4						
327	reglisse	100 lb	„	9						
328	Lampers	12 lb	„	30						
366	ognons	2 Tonnes	„	3						
345	cuir non préparé	10 Dizaines	„	36						
349	cuir verni	1 Dizaine	„	6						
336	lentilles		„							
337	— — étoffe		„							
338	mèches à canon	1 Schild	„	9						
369	maquereaux	1 Last ou 12 Tonnes	1¼	„						
372	oxide de plomb	100 lb	„	9						
378	canon de métal	1 Schild	„	24						
382	semence de pavot	1 Fourth.	„	6						
383	— — étoffe	24 pièces	„	30						
384	mousseline	8 pièces	„	30						
388	ailes de moulin	1 Pièce	„	8						
394	mousseline	8 Pièces	„	30						
395	id.	16 Pièces	„	30						
391	lamproie poisson	1 Tonne	„	8						
409	boeufs	1 pièce	„	36						
400	Ocre	200 lb	„	9						
404	étoffe	24 pièces	„	30						
406	oranges fraîches	1 Caisse	„	2[illegible]						

407	Orleans couleur	100 lb	.	9
413	futaine, étoffe	24 Pièces	.	30
416	perpetuelle, id	24 Pièces	.	30
419	planches de sapin de 15 à 20 pieds	1 Schok	.	24
423	pluche	8 pièces	.	36
426	poutres à pompe	25 Pièces	.	36
435	pièces de bois p navire	1 Schok	.	24
433	id — id.	1 pièces	.	8
438	étoffe	24 pièces	.	30
439	ratine id	8 Pièces	.	36
440	toile à voile	40 Pièces	.	30
442	rhubarbe	100 lb	.	36
446	pièces de bois p navires qu'on mes[ure] dans le au gouv.	1 Schok	1½	.
447	id — id . id	1 Schok	1	.
455	rhum	1 Oxhoved	.	24
466	sel de norwège	18 tonnes	.	24
id	sel de portugal	1 Last	.	24
id	sel anglais	1 Last	.	24
id	sel de sicile & sardaig.	1 Last	.	24
id	sel de Mecklemb.	1 Last 12 ton. ou 36 lb	1	.
id	sel de Wilitzka	1 Last ou 12 ton. ou 36 lb	1	.
469	salsepareille	100 lb	.	36
472	toile à voile	8 pièces	.	30
478	soye travaillée	12 lb	.	30
479	Organsin	8 lb	.	15
488	soude	2 ton. ou 1 Schill	.	5
489	verde gris	100 lb	.	9
490	pièces de bois	10 pièces comme des poutres		
491	id. de 36 pieds	75 pièces ...	.	30
492	id ordinaire	1000 Pièces	.	16
498	épiceries	25 lb	.	9
509	Douves du fond des barriques	25 Schok	.	3
563	~~bœufs~~ taureaux	1 Pièce	.	36
513	étoffes de soie	8 Pièces	.	36
514	id de laine	24 Pièces	.	30
516	— poisson	1 tonne	.	2
541	chandelles de suif	1 Schill	.	6
549	vieux cordages	10 Schill	.	36
542	assiettes de bois	20 Schok	.	8
578	étoffe	24 Pièces	.	30
144	graine de genièvre	1 Last ou 12 ton.	.	30
145	id. id.	800 lb	.	36
147	pièces de bois de genevrier	1000 Pièces	.	16
592	bougies	1 Schill	.	36
589	boiseries	1 Schok	.	24
584	tartre	1 Schill	.	6
585	vesces ~~ou~~	1 Last ou 12 tonnes	.	12
258	— poisson	1 Last ou 20,000 Pièces	.	12
577	peaux de loups	100 Pièces	.	36
192	poil de chèvre	1 Schill	.	9
595	zink	1 Schill	.	24
596	id.	100 lb	.	3
528	sucre brut	100 lb	.	9
562	biscuit de seigle	1 Last 12 Tonnes	.	12

No.	Tol Rolle in den Oresont — Fisch en andere vette ook gesont Waren	Tol	No.	Tarif des droits du Sund — Poisson et autres marchandises grasses ou salées
1	Een Last Boter	1 Rdal. een ort		1 last de beurre
2	Een Last of acht Ahm Honingh			1 last de 8 Ahm de miel
3	Ses Schippond Speck	3 Rigsort		6 Schippund de lard
4	Ses Schippond Kaes	½ Rigsdaler		6 schippund fromage
5	Een Last Koeyenvet	3 Rigsort		1 last de graisse de vache
6	Een Last ~~of~~ 8 Oxhof. Traen			1 last ~~de~~ 8 Oxhof huile de poisson
7	Een Last Spans Zout.	½ Rigsdaler		1 last sel d'Espagne
8	Een Last Frans Zout.			1 id. id. de France
9	Een Last Vleesch	3 Rigsort		1 last de viande salée
10	Een Last Haringh ...	½ Rigsdaler		1 last de Harengs
11	Een Last dorsch of Cabliau	een Rigsort		1 last de cabliau
12	Een Last of 20,000 gedroogde Botten of Schollen		12	1 last de 20,000 plies ou turbots séchées
				1 id.
13	Een Last Rootscher of Stockfisch	Derdehalf Rykort. 2½ Rigsort	13	1 last Stockfish
14	Een Last Sporder Congres (Maquereaux?)			1 last de Congres.
15	Een Last Ael of 6 Vaten			1 id d'anguilles de 6 tonneaux
16	1000 gedroogde Visch, gesouten Visch of Aberdeen			1,000 poissons séchés, salés d'Aberdeen ....
17	Een Last Steur of 6 vaten ...	1 Rigsdal een Oort		1 last de Stargeons de 6 tonneaux
18	Een Last Salm	1 Rigsd. een Ort		1 last de Saumon
19	Een Last Raf	3 Rigort	19	1 last de Raffe.
20	8 Lasten Stroobocking of gesookten Haringh, 20 Strov op't Last	½ Rsdal		8 lasts de harengs saurs, en comptant 20 strov par last
21	Ses Schippand Talck	3 Rigsort		6 Schippund de suif
22	Een Last of 12 Tonnen Luneburger Zout.			1 last de 12 tonneaux de sel de Lunebourg
	Koorn			**Grains**
23	Een Last Terwe	1 Rigsdaler		1 last de froment
24	Een Last Rogge	½ Rigsdaler		1 last de seigle
25	Een Last Garts	½ R. daler		1 id. d'orge
26	Een Last meel		26	1 id farine
27	Een Last Mout	1½ Rigsort	27	1 id drèche
28	Een Last Haver	1 Rigsort		1 id. avoine
29	Een Last Erweten			1 id pois
30	Een Last Havergort			1 id gruau d'~~orge~~ d'avoine
31	Een Last Roggenbrot			1 id pain de seigle
32	Een Last Touwen tweeback .	1½ R. ort		1 id biscuit de froment
33	Een Last Bockweyte	1 R. ort		1 id sarrasin
34	Een Last Bockweytorgort ...	1½ R. ort		1 id gruau de sarrasin
35	Een Last Gierst	2½ R. ort		1 id. millet

36	Een Last Nooten ...	1 R. ort		1 last de noisettes
37	Een Last appelen ...	½ R. ort		1 last de pommes
38	Een Last Mostersaet ..	2½ R. ort		1 id. semence de moutarde
39	Een Last Walnooten, 36 Bosseaux of 18 Tonnen	1 R. ort		1 id de noix, 36 boisseaux, ou 18 tonneaux
	Alderhande Waren			Marchandises diverses
40	Een Schippond Was	3 R. ort		1 schippond de cire
41	Ses Schipp. Harpuys	2½ R. ort		6 id. résine
42	Een Schipp. Donsveeren	3 R. ort		1 id. Edredon Duvet
43	Ses Schipp. gemeene Veeren			6 id. plumes ordinaire
44	Vier Schipp. fyne Wolle			4 id laine fine
45	Ses Schipp. groove Wolle	2½ R. ort		6 id laine ordinaire
46	Een ~~last~~ Vatt of 30 dosyn Caerden ...	1½ R. ort		1 tonneau ou 30 douz.es ~~chardons~~ Cartes
47	Een ~~last~~ vat Vilthoeden	1 R. ort		1 tonneau de chapeaux de feutre
48	Acht Schipp. Vlock of Scheerwolle	3 R. ort		8 schippond de bourlanice ou bourtontice
49	Een Sack Boomwolle, weegen de 200 Pont			1 sac de coton du poids de 200 livres
50	Een Last of 12 Schipp Potasche	1 Ri. daler		1 Last de 12 schippond potasse
51	Een Last Weed-asche	1 R. ort		1 last de ~~cendre~~ de guedre
52	Een Last groven Bant, Teer of Pek.	1½ R. ort		1 last de gros goudron ou de poix
53	Een Last kleyne Teer of Pek. ..	9 L. Schilli		1 last de petit goudron ou poix
54	Acht Korven of Kisten Frans, Hessisch of Dantziker Glas	2½ R. ort	54	8 corbeilles ou caisses de verres de france, de la Hesse ou de Dantzig
55	Dertich Schock Vlessen	N 2½ R. ort	55	30 soixantaines de carreaux a paver
56	Duysent Voet Steen			1000 ~~pieds de~~ pierre de pieds
57	Een Vat of 2 Pypen met Vlessen.	1 R. ort	57	1 tonneau ou 2 pipes de carreaux
58	Ses Schippont Hoppe	3 Ri. ort		6 schippond de houblon
	Vlasch ende Hennep			Lin et chanvre
59	Een Last of ses Schippont Vlasch of Hennep	1 R. daller		1 Last ou 6 schippond de lin ou chanvre
60	Vier Schippont Heyligh of Matte Vlasch	1 R. daler		4 schippund heyligh ou lin en natte
61	Een Schippont geheekel Vlasch	3 R. ort		1 schippond de lin peigné
62	6 Schippont Cabelgarn, Cabel-touw, Cabel-tros end Takel		62.	6 schippond fil à cable, cables et cordages
63	Een Schipp. gesponnen Werck-garen		63	1 schippond fil ordin.re d'étoupes
64	Vier Schipp. Vlassen Garen		64	4 schippond fil de lin
65	Thien Schippont Vlassen, of Hennepen-werk		65	10 schippond étoupes de lin ou de chanvre
66	Een Last Vlas-saet		66	1 last de semence de lin.
67	Een Last Rapensaet		67	1 id. de ~~colza~~ dor de navette.
68	Een Last Hennepsaet	1¼ R. ort	68	1 id semence de chanvre
69	Een Vat Canariensaet	½ R. ort	69	1 tonneau grain de canarie
~~68~~	Kooper, Tin, Loot ende Yser			Cuivre, étain, plomb & fer.
70	Een Schipp. Kooper	½ R. daler	70	1 schippond cuivre

71	Een Schipp. of een Korf	} ½ R. daler	71	1 Schippund ou 1 corbeille d'acier.
72	Een Korf met Geel Kooper= werk (met Ĳz[er])		72	1 corbeille de laiton travaillé
73	Ses Schipp. of en voeder Loot	} ½ R. daler	73	6 Schippond de plomb (ou charge)
74	Acht Vaten met Blick		74	8 tonneaux de fer blanc
75	Ses chipp. Staven-Yser		75	6 Schippond de fer en barre
76	Een Last ofte twalf Schipp. Osmund-Yser		76	1 last ou 12 Schippond fer. ~~fer~~ (Osmund yser)
77	Ses Schipp. Kogels		77	6 Schippond boulets
78	Ses Schipp. Ysere Cachelovens		78	6 Schippond poële en fer
79	Vier Schipp. Ysere Platen		79	4 Schippund feuilles de fer
80	Acht Schipp. of Oxhoofden oudt Yser		80	8 Schippund ou Oxhof vieux fer
81	Ses Schipp. Gotelinghs Geschut		81	6 D. Gotelinghs Geschut (Canons)
82	Ses Tonnen Hollandtsche Spyckers.		82	6 tonneaux clous d'hollande
83	Ses Centenaer Stael		83	6 quintaux d'acier.
84	Een Korf of vat met Staeldraet		84	1 corbeille ou tonneau avec fil d'acier
85	Ses Schipp. Ysere Banden tot Wyn-vaten		85	6 Schippund cercles de fer pour les tonneaux de vin
86	Ses Centenaer Lubse Spykers		86	6 quintaux de clou de Lubeck
	Kryghsch-Ammunitien.			**Munitions de guerre.**
87	Hondert Sweert-klingen	½ R. daler	87	100 lames de fer
88	Hondert Gevesten	8. Lub. schel.	88	100 gardes d'épée
89	Vier hondert Spies-stocken	½ R. daler	89	400 bâton de lances
90	Vyftig Slagh-Swaerden	½ R. daler	90	50 larges épées
91	100 Harnassen	1 R. daler	91	100 cuirasses
92	50 Stormhoeden	½ R. ort	92	50 casques
93	100 Hellebaerden	½ R. daler	93	100 halebardes
94	(Spies-ysers 100)	½ R. ort.	94	100 fer de lances
95	Een Kist met 100 Musquetten	} ½ R. daler.	95	1 caisse avec 100 mousquets
96	Vier Dosyn korte Roers		96	4 douzaines canons à carabines
97	15 Curassen		97	15 cuirasses
98	Ses Centenaer Salpeter ofte Kruyt	3 R. ort	98	6 quintaux de salpêtre ou poudre
99	Een Last ofte 12 Schipp. Swavel	1 R. daler	99	1 last ou 12 Skipond Soufre
	Houtt-Waren.			**Marchandises de bois**
100	Een groote Scheeps-mast van 15 Palmen, en daer boven	½ R. daler	100	1 grand mat de 15 palmes & au dessus
101	Een kleyne Mast of Spyr	8 Lub. schel.	101	1 petit mas ou spar
102	25 Vlagge-Stengen ofte Smaal spyren	2½ R. ort	102	25 spar ou baton de pavillons
103	Een groot hondert Klapofte Sap-hout	} 1 R. daler	103	1 grande centaine de merrain pour pipes (douves)
104	Een groot hondert Vat-hout.		104	1 grande centaine de bois merrain pour tonneaux
105	Hondert Coursch Wagenschotten	1½ R. ort	105	100 panneaux merrain de Courlande
106	Een Schok groote Eycken-plancken	1 R. daler	106	1 soixantaine grandes planches chêne

107	Een Schock Pruysche ofte Statynsche Deelen	3 R. ort	107	1 soixantaine planches de prusse ou de Stettin
108	1000 Latten	8 Lub. schell.	108	1000 Lattes
109	Tien groote Eycken Balken	2½ R. ort. (109–110)	109	10 grandes poutres de bois de chêne
			"	20 poutres de bois de sapin,
110	Twintich Vuuren Balken		110	20 poutres de Sapin
111	Een Last Kisten	1½ R. ort	111	1 last caisses vides
112	Een Nestel ofte 12 Cypres-kisten	3 R. ort	112	1 "Nestle" ou 12 caisses bois de Cypr
113	Een Korf geschilderde Kistjens	1½ R. sort	113	1 corbeille avec des petites caisses peintes
114	Een schok groote Riemen	1 R. ort	114	1 soixantaine grandes rames
115	Een Schok Barckhoute ofte dubbelde Eycken Plancken	1 R. daler	115	1 id. doubles planches de chêne
116	1000 van de de noorwegsche of Schwedsche Deelen	3 R. ort	116	1,000 planches de norwège ou de Suède
117	Een Schok ~~sl~~ smalle Riemen	8 L. schel.	117	1 soixantaine de petites rames.
118	Veertich Schok Schoppen	3 R. ort	118	40 soixantaines hoyaux
119	Twintich Schok Mouden	3 R. ort. (119–122)	119	20 id. cuvettes de bois
120	Een groot hondert Pypenstaven		120	1 grande centaine douves pr pipes
121	40,000 Scheeps-nagels		121	40 000 clous de navire en bois
122	Dertich Bondels Corckx		122	30 paquets ou balles de liège
123	Twintich Schok Tallieuren	8 Lub. sch. (123–124)	123	20 soixantaines de Tranchoirs.
124	2000 Hoep Stoken		124	2,000 perches de houblon
125	25 Krom-houten ofte Knien	3 R. ort (125–126)	125	25 courbes ou genoux
126	30 Swaart-posten		126	30 posteaux.
127	Hondert Bootstevens	½ R. daler	127	100 ~~Gaffes~~
128	40 stucken Berken ofte Eschehout	3 R. ort	128	40 pièces bouleau ou frêne
129	Hondert Pruisch Wagen-schotten	1 R. daler	129	100 bois ou paneaux lambris de Prusse
	Wildt-Waren			**Pelleteries**
130	Een Timmer Maertervellen	2½ R. ort	130	1 NB timmer peau de martre
131	Hondert Bever-vellen	1 R. ~~ort~~ daler	131	100 peaux de castor
132	Hondert Vossen-vellen	3 R. ort	132	100 id. de renard
133	Hondert Otter-vellen	1½ R. daler	133	100 id. loutre
134	Twintich Timmer Hermelynen	3 R. ort (134–140)	134	20 timmer id. hermine
135	Duysent Graeuw-werk NB		135	1000 id. de petit gris.
136	Duysent Ulcke ofte wilde Katten-vellen		136	1000 id. Chats sauvages.
137	Sesthien dosyn Romeyn-vellen		137	16 douzaines peaux ~~de~~ romaines
138	2000 swarte Conyns vellen		138	2000 peaux lapin noir
139	4000 graeuwe Conyns-vellen		139	4000 id. id. gris
140	Hondert Rycksdalers aen Sabelen		140	100 Rijsdaler valeur peau ~~martre~~ zibeline
	Huyden en Vellen			**Peaux & Cuirs.**
141	4 deckers Elants-huyden	3 R. ort (141–145)	141	4 dizaines peau d'Elant
142	4 deckers Herte-huyden		142	4 " id cerf
143	Twintich deckers Bocks-vellen		143	20 " id bouc
144	30 deckers Kalfs-vellen		144	30 " id veau
145	1000 groote Schaeps-vellen		145	1,000 grandes id. mouton

146	2000 Lammer-vellen		146	2000 peaux d'agneau
147	4000 jonge Bocks-vellen			4000 id. jeune bouc
148	1000 Geyte-Vellen		148	1000 id chèvre
149	1000 witte Leeren		149	1000 cuir blanc
150	10 decker Seems-leer		150	10 dizaines peau à la chamoise
151	6 decker Spaens-leer		151	6 " peau d'Espagne
152	20 decker Bessaen-leer		152	20 " peaux de basane
153	10 decker Rusche-vellen, of Rotlast	3 R. ort	153	10 " peaux russe de
154	6 decker gesoute of bereyde Huyden		154	6 " peaux salées ou préparées
155	10 decker droogë Huyden		155	10 " id séchées.
156	1000 Paer Rusche Hantschoenen		156	1000 paires gants russes
157	400 Pont Sool-Leer		157	400 ~~livres~~ cuir à semelle
158	800 Pont Afval		158	800 " débris de cuir rognures
159	4 decker Ossenhuyden of Juchten		159	4 peaux de boeuf ou vache de russie
	Fluwëel, Syden-waren, en Laecken.			**Velours, soiries et draps**
160	Twee Stucken Brokade		160	2 pièces de brocard.
161	4 Stucken fyn Fluweel		161	4 pièces de velour fin
162	8 Stucken Engels of Inlands-Laecken		162	8 pièces de drap anglais ou hollandais
163	8 Stucken dubbelde Sayen		163	8 pièces de double sai
164	8 Stucken half Fluwëel		164	8 id. de mi velours
165	8 Stucken Satyn	3 R. ort		8 id. Satin
166	8 Stucken Zyde Borat			8 id. de borat de soie
167	8 Stucken Taffetas		167	8 id. taffetas
168	8 Stucken Caffa		168	8 id Caffa
169	16 Stucken Engels dosyncke, vierloot, of Inlandts grof Laecken		169	16 pièces Douzaines d'Angleterre & draps ordinaire de hollande
170	12 Stucken Baey		170	12 pièces de Boye ou Frise
171	10 Stucken blaw gemenght Ras		171	10 pièces de ras bleu mêlé
172	Een pack of 16 Stucken Schots grof Laecken, Amsterdams, Vlaemsch, of Fransch Laecken		172	1 balle de 16 pièces de drap ordre. d'Ecosse, d'Amsterdam, flandre ou France
173	12 Stucken dubbelt Turks Maccayer of Grof-greyn		173	12 pièces double Maccayer ou gros grain de Turquie
174	24 Stucken Osnabrughsche Carsayen, Grof-greynen, enkelde Zayen, Maccayer, Trip, Bombasynen, Saerdoeck ende Tirenthaey	2½ R. ort	174	24 pièces de Corset (Carsay) d'Osnabruck gros grain, simple say, maccayer, Trips, bombassin, la toile Sarge ou Tirenthey (Tertaine)
175	Een Vat Crameryë		175	1 tonneau ~~différentes marchand.~~ Merceries.
176	12 pont Zyde Frangien, Possementen ende Koorden		176	12 livres de franges de soie, cordons et passementeries.
177	16 Pont Flock-Frangien		177	16 livres de franges effilées
178	4 Dosyn Engelsch, Spaensch, ofte Neurenburger Beddegewaet of Deeckens		178	4 douzaines couvertures de coussins de lit, anglaises, espagnoles ou de Nuremberg.
179	4 Dosyn Peerde deeckens		179	4 douzaines couvertures de chevaux
180	30 Dosyn Lakense Lysten, ofte Selfkanten		180	30 id. bords de draps lisières.

181	100 Paer fyne Carsaye Coussens	2½ R. ort.	181	100 paires bas fin de corsey
182	30 dosyn grooven Lakense Coussens		182	30 douzaines bas ordinaires de drap
183	60 Dosyn wolle Coussens		183	60 id. id. de laine
184	100 Schotsche wolle Hembt-rocken		184	100 Chemises de laine d'Ecosse
185	Een Pack ofte vat 100 Ryckxd. waerdigh		185	1 balle ou tonneau de la valeur de 100 Rijxdaler
186	12 Paer Zyde Coussens		186	12 paires de bas de soie
187	50 Paer gebreyde Coussens		187	50 id. id. ~~coton~~ tricotés.
188	6 Pont goude ofte Silvere Passementen		188	6 livres de passementerie en or ou argent
189	100 Pont rouwe Zyde, ongeverwt of ongearbeyt		189	100 livres de soie crue, non teinte et non fabriquée.
	Lindewaet.			**Toiles**
190	Een vat Hollandts Lindewaet	2½ R. ort.	190	1 tonneau de toile hollandaise
191	12 Stucken Hollandts of Slesisch Lindewaet		191	12 pièces de toile de hollande ou de Silésie
192	100 Dreyl-doecken		192	100 pièces de linge ouvré (Treillis) de 3 Aunes de large
193	8 Stucken Camaricks doeck		193	8 pièces de toile de Camerick Cambray.
194	8 Stucken of rollen dubbel breete Fransch of Danziker Boldavet of Canefas		194	8 id. ou rouleaux doubles de Boldavet ou canevas de France ou de Dantzig
195	20 Stucken enkelt Melvinghs Boldavet, of Canefas		195	20 pièces de boldavet melvings ou canevas simple
196	40 Stucken Haer-doeck		196	40 pièces ~~Haer-Duck~~ toile de crin.
197	Twintich Stucken Linnen		197	20 id. toile de lin
198	20 Stucken Pomerse Linnen of Diergelycken		198	20 id. id. de Pomeranie ou de semblable.
199	12 Stucken Rissels camelot of Damast		199	12 pièces camelots de rissel ou de Damas
200	20 Stucken Dreylingh		200	20 id. de Dreylingh
201	30 Stucken Statyns Linnen		201	30 id. toile de Stettin
202	40 Stucken Cracous Linnen of Bolkraen		202	40 id. toile (ou Bures) de Cracovie ~~dit~~ Bolkraen
203	80 Stucken Swart Werkgaren Linnen		203	80 pièces de toile d'étoupe noire
204	1000 Ellen plets of Pledinghs		204	1000 aunes de pleds ou Pledinghs (forte toile ou de toile [illegible])
205	8 Stucken fyn Beddeteeken		205	8 pièces de toile de lit (fin Burail à lit.
206	50 Stucken groove Beddeteeken		206	50 id. ordinaires de même (gros burail à lit.
207	8 Balen Papier		207	8 balles de papier.
208	50 Pont Nay-garen		208	50 livres de fil à coudre.
209	16 Stucken Cattoendoeck		209	16 pièces toile de coton.
	Kruyt en Speceryen			**Drogues & Epiceries**
210	Een Bale of 300 Pont Peper	3. Rixd ort	210	1 balle de 300 livres de poivre
211	300 Pont Geimber		211	300 livres gingembre
212	150 Pont gekonfyte geimber		212	150 livres idem confit
213	100 Pont Nagelen, Caneel, Noote-Muscaten, Muscate bloemen Folie en Indigo		213	100 livres clou de girofle, canelle, noix muscade, fleur de muscade et indigo (Folie).
214	8 Pont Saffran		214	8 livres de saffran
215	Een Last Rosynen of Vygen van		215	1 last de raisin sec ou figues de

	36 Korven of desthien hondert Pont			36 corbeilles ou 1600 livres
216	Een vat lange Rosynen tot 400 Pont		216	1 tonneau de raisins sec longs de 400 livres
217	400 Pont Amandelen			400 livres d'amendes
218	300 Pont Ryst			800 livres de riz
219	800 Pont Bakelaer			800 id. laurier (grains de)
220	400 hondert pont Tabak	3 Rigs ort.		400 id. tabac
221	400 pont Spaensche Zeep			400 id savon d'Espagne
222	4 balen witte Zeep			4 balles id. blanc
223	Een Last Zeep			1 last de savon
224	400 pont Maniget			400 livres de ~~Maniget~~ Minium (~~[illegible]~~)
225	Een ~~Last~~ vat of balen Galnooten tot 400 lb	1½ R. ort.		1 tonneau ou une balle de noix de galle à 400 livres
226	4 Balen Corenthen of 300 Pont		226	4 balles raisin de Corinthe de 800 lb
227	400 Pont Dayen of Dadels			400 livres de dattes
228	2 Pypen Prymen Lanwenen, Cappers, of Olyven	3 Rigs ort.		2 pipes de pruneaux, oranges Capres ou olives
229	1600 Pont Prymen		229	1,600 livres de pruneaux
230	400 Pont Broodt-Suyker			400 id. sucre en pain
231	400 Pont Candy-Suyker of Confyt	NB. 1½ Riksdaler		400 id sucre candy ou confit
232	Een vat Syroop		232	1 tonneau de sirop de sucre ou melasse
233	4 Balen of 400 Pont annys of Comyn	3 Rigs ort	233	4 balles de 400 livres d'anis ou cumin
234	Een Vat of Kiste Poeyer Suyker van 400 Pont		234	1 tonneau ou caisse de sucre en poudre de 400 livres
235	Een dubbelde bale Cinober van 300 Pont	1½ R. daler	235	1 balle double de cinobre de 300 livres
236	6 Balen verwe, Almagro ofte Crat van acht hondert Pont		236	6 balles couleur d'Almagro ou garence de 800 livres
237	1600 Pont Smak		237	1600 livres de sumak
238	4 Schipp. Root of verwe van Dantsik	3R. ort.	238	4 schippund de couleur rouge de Dantzig
239	6 Schipp. of 1800 Pont Galmey		239	6 schippund ou 1800 livres Galmey
240	100 Pont Cochenille		240	100 livres de Cochenille
241	600 Pont Calmus		241	600 id. de Calmus
242	Een Last Root of verwe uyt Sweden	1R. daler	242	1 last couleur rouge de Suède
243	Een Vat Weyde of 3 Schipp.	1½ R. ort.	243	1 last de guede (pastel) de 3 Schipp.
244	6 Schipp. Vitriol of Cooperoot			6 schippund de vitriol ou rouge de cuivre
245	6 Schipp. Potloot of Gleyde			6 schippund de ~~mine~~ blanc de plomb
246	3 Schipp Alluyn			3 schippund alun
247	6 Schipp. Cooperwater	3R. ort.	247	6 schippund de couperose
248	30 Pont Rot Steen, of verarbeyden Bernsteen		248	30 livres d'ambre travaillé
249	4 Schipp. geheylde Bernsteen		249	4 schippund d'ambre rapé
250	3 Schipp. Spitsglas		250	3 id. de ~~verreine~~ Antimoine
251	400 Pont. Pokhout		251	400 livres bois de gayac

252 400 Pont Calimo of Soethout
253 800 Pont gomme of Gallas } 3 R. ort.
254 4 Schippond Ingeschar, ofte Verf-Kruyt
255 Drie hondert pont Styffel, of
een vat van 300 pont . . . . 8 Lub. sch.
256 Duysent pont Paradies Koorn } . . . . 2½ R. ort
257 1000 Pont Brasilien Hout . .
258 20 Stucken gout Peel . .
259 300 Pont Lym . . . . 1½ R. ort.
260 Een Vat Lissabebonsche Olye . . . .
261 Een Last of 8 Amen Hennep of Raep
Olye . . . .
262 Een Last of 8 amen Lyn-Olye } 3 R. ort.
263 50 Pont quick silver . . . . .
264 Een Oxhooft Succade . . . 1½ ß
265 800 Pont ungersche Pruymen . . . } . . . . . . 1½ R. ort.
266 Een Oxhoft of 200 Pont Wierock . .
267 6 Schipp. Harpuys ofte Terpentyn . . 3 R. ort
Van allerhande Wynen van wat Soorten
die oock zyn, ende hier onder nigt ges=
=pecificeert zynde, sal den darthigsten
Penningh genomen worden.
268 Een Oxhooft Spaensche Brandewyn
269 Een ~~Aam~~ Am Rynsche Brandewyn . . } ½ R. daler
270 Een Oxhooft Fransche Brandewyn . .
271 Een Pyp Wyn-Azyn . . . .
272 Een Lest Meede . . . . 1½ R. daler
273 8 Oxhoofden Engels Bier of Bier-Azyn } 3 R. ort
274 Ses vaten Mom of Sopen-bier . . . .
275 Ses Vaten Lugbs Bier . . . . 1½ R. ort.
276 Een Last Rostocker, Wismars, of
Stralsonts Bier . . . . 1½ R. ort.
277 4 Kisten Veneetsche Drinckglasen
278 Een Mande met Kroesen ~~&~~ en Kannen
279 400 Pont Olyphants-tanden ~~Elle Rort~~ } 3 R. ort
280 Een Peert
281 Veertigh Vlesch-Kelders . . . .
Ende sullen alle Ladingen die in de
voorstaende Liste niet gespeficeert zyn,
gereeckent naar Koopmans gebruyck, ende
als het van oudts heer t'allen tyden is
geobserveert geworden. Datum Christianopel
den 13 Augusti, Anno 1645.

400 livres de réglisse
800 livres de gomme de Gallas
254 4 schippund de Sarrette (Serratula tinctoria)
255 300 livres d'amidon ou un tonneau
de 300 livres
256 1,000 livres de malaguette ou graines de Paradis
257 1000 id. bois de Brésil
258 20 pièces de gout Peel
259 300 livres de colle
260 1 tonneau d'huile de Lisbonne
261 1 Last ou 8 pièces d'huile de
chanvre ou colza navette
262 1 last ~~de~~ 8 pièces d'huile de lin
50 livres de mercure
264 1 oxhoft de Succade ou écorces de citron confites
265 800 livres pruneaux de hongrie
266 1 oxhoft ou 200 livres encens
267 6 schippund de résine ou
thérébentine
de toute espèce de vins qui ne sont pas
spécifiées ci dessous, on prendra le trentième
denier.
268 1 oxhoft eau de vie d'Espagne
1 tiercé id. de rhin
1 oxhoft id de france
1 pipe vinaigre
272 1 last hydromel
273 8 oxhoft bière anglaise ou vinaigre de bière
274 6 tonneaux de bière d'op ou Mom
275 6 id. id. de Lubeck
276 1 last id. de Rostock,
Wismar ou Stralsund
277 4 caisses de verre à boire de Venise
278 1 manne de poteries
279 400 livres de dents d'Eléphans
280 1 cheval
281 40 ~~cantines~~ Etuis à flacon.
Toutes les autres cargaisons qui ne sont
pas spécifiées dans le tarif ci dessus
seront calculées d'après l'usage des
marchands et comme on l'a observé
depuis tous les temps anciens.
Donné à Christianopel le 13 août 1645

Voir :

Dictionnaire géographique des ports dont les navires passent le Sund.

Copenhague le 19 février 1834

258

A M. le Cte de Murat, secrétaire de la Légation de France à Copenhague

Monsieur

Je n'ai en effet considéré jusqu'à présent le Sund que ~~comme un~~ sous le point de vue commercial, comme un canal unissant la mer du Nord à la Baltique, l'Europe occidentale et méridionale à l'Europe septentrionale et orientale; et les recherches auxquelles je me suis livré à ce sujet, de même que les renseignements que j'ai recueillis ont eu, en général, un but différent de celui que vous vous proposez d'atteindre. Néanmoins plusieurs des documents et des informations que je me suis procurés pourraient peut être me mettre en état de résoudre une partie des questions que vous voulez bien m'adresser. Mais je ne les ~~puis de~~ ai ~~pas~~ malheureusement pas ~~apportés~~ avec moi à Copenhague, où je n'ai apporté que des cartes générales de la Mer du Nord et de la Baltique, avec ce qui se rattache plus ~~ce qui se rattache plus~~ spécialement à mon service journalier et aux travaux que le Département m'a demandés, ou peut me demander.

J'ai laissé à Elseneur, entre autres matériaux, outre des notes, mes cartes hydrographiques du Skaggerak, du Kattegat et du Sund et des Belts, ainsi que les descriptions spéciales et détaillées qui ont été publiées sur ces mers et ces détroits par des amiraux et marins suédois et danois. Or il est indispensable d'avoir sous les yeux pour rédiger le mémoire dont vous avez l'intention

de vous occuper, et pour bien répondre à vos questions, [illegible] surtout les cartes [illegible] du Sund [illegible], où les bancs qui s'y trouvent, les distances ~~et~~ les différentes profondeurs de l'eau & sont indiquées avec soin depuis l'entrée du Kattegat jusqu'à celle de la Baltique. Si vous ne possédez pas ~~cette~~ ces cartes et ~~l'~~ les instructions qui les accompagnent, je vous engagerais à vous les procurer ; elles se ~~vous la~~ trouvent ~~rez~~ au Dépôt des Cartes et plans (Söe Arkiv) à Copenhague.

Les deux premières questions

1 - Pendant quelle époque de l'année peut on communément naviguer dans le Kattegat et tenter le passage du Sund ?

2 - Lorsque les vents sont contraires pour forcer le passage du Sund, peut on sans danger tenir la mer dans le Cattegat et y attendre un tems plus favorable ?

ne me semblent pas présenter de grandes difficultés ; ~~C'est~~ C'est depuis le mois de mai, et même ~~C'est~~ assez ordinairement depuis le commencement ~~du mois~~ de Mars ~~qu'on navigue dans le Kattegat et qu'on passe le Sund~~, quoiqu'il y ait souvent des tempêtes pendant les premiers jours de ce dernier mois, jusqu'à la fin d'Octobre qu'on navigue dans le Kattegat et qu'on passe le Sund. ~~jusqu'à la fin d'Octobre~~

Le Kattegat et le Sund ne sont pas communément considérés comme propres à la navigation pendant les mois de Novembre, décembre, Janvier et février. Cependant depuis le mois de Septembre 1831 que je suis arrivé à Elseneur, jusqu'à ce moment la navigation dans ces mers n'a pas été interrompue un seul jour de l'année. En 1830, ~~par exemple~~ ce fut le 14 avril que le 1er navire français venant de la mer du Nord passa le Sund ~~le 14~~ ; ~~avoit~~ et ~~celui~~ le navire de la même nation qui

quitta le dernier la Baltique pour retourner en France passa le détroit le 27 novembre
en 1831 le 7 mai et ~~le 25~~ le 28 novembre
1832 — 17 mai et le 12 d°
1833 — 6 mai et le 15 décembre
furent les deux termes extrêmes semblables pour nos navires. J'ajouterai qu'un navire français qui s'était réfugié à Dantzig pour réparer des avaries vient de passer le Sund le 16 du mois courant pour rentrer dans son port.

Les marins expérimentés que j'ai eu occasion de consulter sont d'avis qu'il est à peu près impossible de tenir la mer dans le Kattegat, non pas précisément lorsque les vents sont contraires pour passer le Sund, mais s'il y règne de gros tems; et que pour éviter des avaries ou des naufrages les navires doivent chercher refuge dans les ports de Kensöe, Wingöland ou Warberg sur la côte occidentale de Suède, ou dans celui de Frederikshavn sur la côte Nord est du Jütland.

Je pense pour répondre à une autre de vos questions, qu'une escadre qui voudrait passer le Sund, le pourrait difficilement sans courir de grands dangers si la nation dont elle porte le pavillon avait à la fois pour ennemis ~~le~~ Danemark et la Suède, surtout si les côtes de Suède près d'Helsingborg étaient suffisamment garnies de gros canons ou de mortiers (ce qui n'est pas en ce moment) servis par de bons artilleurs, et si le château de Kroneborg sur la côte de Sélande en avant d'Elseneur avait une artillerie respectable et convenablement manœuvrée. On pourrait

il est vrai effectuer aisément un débarquement car la côte danoise est plate et abordable sur tous les points, et Kroneberg en domine de plusieurs côtés. Au surplus la flotte anglaise a forcé le passage du Sund en 1807, et des navires de cette nation ont rasé les pieds de Kroneberg sans se préoccuper du ~~avoir à craindre~~ le feu de cette forteresse qui ne leur a fait je crois aucun mal sérieux, ce qu'il faut peut-être attribuer en partie à l'inexpérience des artilleurs de la garnison.

Pour se rendre du Kattegat dans la Baltique et vice versa de la Baltique dans le Kattegat, il existe deux passages l'un entre les îles danoises de Saltholm et d'Amak, et l'autre entre ~~le~~ Saltholm et la côte de Suède, vis à vis de Malmöe. Les navires marchands prennent toujours le premier, et c'est même suivant quelques marins le seul par lequel des vaisseaux de ligne puissent entrer dans la Baltique, quoique le canal appelé Drogden offre des dangers assez grands à cause des bancs de sable qui existent entre les deux îles, ~~[illegible]~~ et qui ont occasionné ~~de~~ beaucoup d'échouemens et de naufrages, ~~malgré~~ les balises et les bouées qui y sont placées, et ~~malgré~~ le secours des pilotes de Dragöe ne les empêchent pas toujours, et ils se multiplieraient bien d'avantage si le Danemark faisait enlever les balises et les bouées et empêchait les pilotes de Dragöe de prêter leur assistance. Le second passage offrirait peut être moins d'inconvénient dans cette dernière supposition, mais je ne connais pas

tous les risques qu'on peut y courir,
quoiqu'il me semble avoir lu que les
~~courants portant sur la côte de Danemark~~
courants sont contraires sur la côte de Suède et
que l'eau n'y est pas aussi profonde;
~~Il doit y en avoir de~~ ce qui n'a pas
empêché, lorsque ~~le Danemark~~ l'Angleterre était
en guerre avec le Danemark, les
navires anglais de passer le Sund
~~tr~~ assez près de la Scanie et hors
de la portée des batteries de Kroneborg.
Il doit y ~~en~~ avoir cependant des
dangers puisque les bâtimens marchands
ne s'y engagent pas.
La Solution des autres questions demande
des recherches assez longues. Si vous n'êtes
pas trop pressé, je m'en occuperai avec
plaisir. Il sera utile que vous
étudiiez les rapports des amiraux anglais
sur les événemens de 1801 et de 1807 insérés
dans l'Annual Register de ces années
ainsi que les comptes rendus de ces mêmes
événemens qui se trouvent dans le
Dagen et dans des écrits publiés par des
témoins oculaires.
Je terminerai en vous disant que les
officiers danois pensent qu'au moyen
des nouvelles fortifications qui ont été
faites depuis 1807, particulièrement à
la batterie dite des trois Couronnes
(Trekroner), Copenhague est maintenant à l'abri
d'une attaque par mer, on doit peu en
craindre les résultats.
Je suis fâché de vous donner si peu

d'éclaircissement dans une aussi longue lettre. Si j'en recueille de nouveaux je m'empresserai de vous les communiquer

J'ai l'honneur &

261

J'ai l'honneur d'offrir mes complimens à Monsieur de la Roquette et de lui envoyer la note dont je lui ai parlé. quelques unes des questions sortant peut être des cercle habituel de ses études, je suis loin de vouloir lui demander la solution de celles qui pourraient l'entrainer à des recherches trop longues ou trop pénibles, mais tous les renseignemens me seront précieux et quels qu'ils soyent, je les accueillerai avec reconnaissance

G. de Murat

16 fev. 34.

262

Un point fort essentiel que j'ai oublié de mentionner à M. de la Roquette c'est le nombre de matelots que la marine marchande pourrait fournir aux besoins de l'amirauté en cas de guerre. Les travaux habituels de M. de la Roquette doivent lui avoir procuré à cet égard des données très précises qu'il serait fort aimable à lui de me communiquer en les accompagnant de quelques renseignements sur la législation des gens de mer considérée sous le

point de vue qui m'occupe en ce moment. j'entends par là la presse si elle existe comme en Angleterre ou enfin le mode de recrutement quel qu'il soit. —

J'ai l'honneur de renouveller à Monsieur de la Boquette l'expon de tous mes sentiments

G. de Mesnard

23 fev.

Notes pour servir à un mémoire sur les moyens d'attaque et de défense de l'entrée de la Baltique et notamment du passage du Sund.

263

Pendant quelle époque de l'année peut-on commodément naviguer dans le Cattégat et tenter le passage du Sund? –

Lorsque les vents sont contraires pour forcer le passage du Sund, peut-on sans danger tenir la mer dans le Cattégat et y attendre un temps plus favorable?

Une escadre qui ne rencontrerait, à son entrée dans le Sund, d'autre obstacle que le feu des forts sur la Côte de Zélande & celle de Suède, courerait-elle de grands dangers & y serait elle exposée pendant long temps? –

Une fois le passage entre Elseneur et Helsingborg franchi (A) une escadre a-t-elle d'autres dangers à courir & ne peut elle pas (quelque soyent les vents) passer assez au large de Copenhague pour éviter le feu des batteries de cette place?

Si l'escadre ennemie venait de l'intérieur de la Baltique, quels moyens de défense aurait on à lui opposer (par terre) soit pour l'empêcher d'insulter Copenhague, soit pour lui fermer le passage du Sund entre Elseneur & Elsingborg?

(A) la distance est estimée à 2600 mètres ou 1330 toises environ)

Dans les deux cas de l'attaque par le Cattégat ou par la Baltique, quels seraient les moyens de défense du Danemarck sous le rapport maritime? — on entend par là, combien de bâtimens de tous rangs il pourrait armer, combien de matelots il pourrait embarquer, enfin à combien l'on estime le prix de ces armemens? [B]

[B] En temps ordinaire, combien l'état emploie-t-il d'argent à sa marine? — Combien au personnel? Combien au matériel? —

Dans le cas d'une descente à l'improviste en Zélande, quels forces pourrait-on opposer à l'ennemi soit en troupes de ligne soit en landwehr? —

Appliquer au grand Belt les questions faites pour le Sund. —

Dans le cas d'une collision entre les grandes puissances maritimes, si le Danemarck adoptait les anciens principes de la neutralité armée, quels moyens employerait-il pour faire respecter cette neutralité? Comment les droits et les devoirs des neutres sont-ils entendus à Copenhague, ou en d'autres termes, quels secours peut-on accorder ou doit-on refuser aux escadres belligérantes pour ne pas sortir de la neutralité?

Une escadre venant mouiller à l'improviste devant Copenhague, quels moyens de défense pourrait-on lui opposer dans le premier moment? — Ces moyens seraient-ils suffisans pour laisser au gouvernement danois une entière liberté d'accepter ou de repousser l'offre d'alliance que voudrait lui imposer cette même escadre? —

Examiner la triple hypothèse où la Suède

serait hostile, neutre ou alliée & lui appliquer chacune des questions faites p. le Danemark et dont la solution serait également desirée par rapport à cette puissance.

264

Enfin ajouter tous les renseignemens se rapportant à l'objet de ce mémoire et n'ayant pas déja trouvé place dans les questions précédentes.

un précis historique ~~très~~ rapide des évènemens de 1801 & de 1807 considérés principalement sous le point de vue militaire serait précieux. –

Quelle est l'opinion publique du Danemarck & principalement des officiers de marine sur l'avenir de cette puissance ? – Selon les marins éclairés, le gouvernement danois devrait-il rechercher quelques alliances étrangères et quelles seraient dans ce cas, les alliances pour lesquelles l'opinion générale se prononcerait d'avantage ? –

265

à Monsieur de la Roquette
Consul de France

Sund

V.: Navigation.

Manifeste du Navire Français Flore Capitaine Lemaitre expédié du Havre pour Elseneur par Wanner Langer & Cie

Séries	Marques	Numéros	Colis	Marchandises	Chargeurs	Reclamateurs	Tonnages	Poids ou Mesures	Prix	Frêt	Prime	Totaux
1	BN	311 à 314	4 B	Papier	J. Le Breton	Gradman & Gloerfeldt	42 F.c	52 F 11	25 F	31,50	4,75	36,25
						Remboursement				76,75	7,70	84,45
2	FK	235	1 B	Papier	id	id	"	11.9	25	7,–	1,05	8,05
						Remboursement				21,85	2,15	24,–
3	BB	286 à 290	5 B	Papier	id	id	"	63.4	25	37,70	5,65	43,35
						Remboursement				107,90	10,80	118,70
4	AG	443 & 444	2 B	Papier	J. Baltazard & Cie	Le Consul Massanau	"	22.8	20	10,80	1,65	12,45
						Remboursement				34,–	1,70	35,70
5	FR	412 à 414	3 B	Papier	id	Gradman Vve & fils	"	29.7	"	14,10	2,15	16,25
						Remboursement				42,–	2,10	44,10
6	LF	divers	7 B	Papier	Em. Alix	Ordre	"	182.11	25	108,90	16,35	125,25
7	MB	603	1 C	Ind: Paris	id	id	"	10.2	"	6,05	–,95	7,–
8	DS	1	1 C	Diverses	Balguerie & Cie	H. Petit & Cie	....	.....	...	5,–	–,75	5,75
9	CM	divers	4 B	Papiers	J. Baltazard & Cie	A. van Deurs & Cie	42 F.C	50.11	20	24,25	3,65	27,90
						Remboursement				76	3,80	79,80
10	PW	475	1 B	id	id	S. Nina jeune	"	22.–	"	10,50	1,60	12,10
						Remboursement				30	1,50	31,50
11	Olof Wyck	....	1 C	Diverses	Welles & Greene	Belfour Ellah Rainals & Cie	....	.....	...	5,–	–,75	5,75
12	SH	435 & 436	2 B	Papier	J. Baltazard & Cie	H. Petit & Cie	42 F.C	26.10	20	12,80	1,95	14,75
						Remboursement				40,–	2,–	42,–
13	JZ	333 à 340	8 B	Papier	id	Le Consul Massanau	"	105.6	"	50,25	7,55	57,80
						Remboursement				154	7,70	161,70
14	BAM	481 à 483	3 B	id	id	Gradman & Gloerfeldt	"	40.5	20	19,25	2,90	22,15
						Remboursement				57,–	2,85	59,85
									F	343,10	51,70	
						Frêt & Chapeau à encaisser						F 394,80
						Remboursement à toucher à Elseneur Total				F 639,50	42,30	F 681,80

S. E. ou O.

Havre le 20 Avril 1833.

Wanner Langer & Cie

Manifeste pour le Receveur

Capne Magnan

484

aller

Rbd.

Droit du navire ———	21 — 48
14 connaissements ———	4 — 64

au retour

Droit de nav —	21 — 48
7 connaissements ———	2 — 32

Rentel, the Vigilante of
Stettin to Havre de Grace –
& Zinck – 100 Com. Lasts
the Captain –
Elsenure 7 Septr 1833
Belfour, Ellah, Rainals & Co.

Juin 1834 Manifeste
Capⁿᵉ Bazin

485

P. Petersbourg

2 caisses vin
10 — vin
327 — —
4 — —
12 — —
355 — —

6 caisses gravures, librairies & effets
2 Caisses diverses effets
7 Caisses truffes
1 GG 12 Douz amendes 16 Douz de ames
2 caisses eaux parfumées &c
4 Colis librairie et estampes

P. Elseneur

31 Caisses vin
1 feuillette —
3 pieces vin
1 Caisse Tabac

Le Doré

2 barr.	vin		42
72	id	id	31-10
48	id	id	20-39
22	id	id	9-26
10	id	id	5- -
42	id	id	18-10
196			83-127 (48 / 2A
			84-31

12 Caisses	vin	600 Bo	30
22 id	id	1100	5-24
46 id	id	2300	11-24
1 id	id	25	-7
81 —		4025	20-7

2 barr. vinaigre — 24

2 bal. bouch. à 15/m — 12
2 id id à 10/m — 15

1 baril galipot	210 l.Br.	194 l. net	18
1 id id	200	176	16
2 —	416	370	34

2 Caisses conserves alimentaires 110 Ko net 1. -

1 futaille jambon 135 l. n.t — 3

495 bouch. bois de S. Mthe 9686 Ko — 14-26

P. Elseviers

24 b. vin	10-20
10 —	4-16
34 b	14-36

3 b. vinaigre — 36

4 tierçons vinaigre — 32

1 ballot Bouchons 1000 Pces — 1

relevé des Bd sp.

84-31
20-7 | 257
-24
-27
-34
1-
-3
14-26
14-36
-36
-32
-1
139-17

1 Caisse vin Ce. 486
2 —
1 — — 60 bout.
2 — — 240 —
1 — — 60 — et 30 ½
1 — — 120 —
1 — — 60 —
5 — 600 —
4 — 240 —
1 — — 30 — et 60 ½
1 — — 120 —
1 — — — 240 ½
4 — 240 —
1 — " 120 ½
15 — 1800 —
3 — " 720
7 —
1 —
16
23
9
1
1
3
2 — — 50
5 — — 460
4 —
3
5
3 — 200
1 — 50
1 — 60
1 — 50
1 — 60
11 — 1090
1 — 20 et 60 ½
2 — 200
1 — 100
1 — 120
1 — 120
1 — 50
14 —
2 — 240
4 — 480
6 — 360
2 — 150
42 — à 75 bout
1 —

---

2 pièces vin
2 —
8 —
1 —
1 —
3 —

---

5 feuillettes vin
2 —
5 —
2 —
5 —
1 —
2 —

---

1 Cartaud vin

---

1 feuillette huile

487

Frémont

allée

Droit du navire —— 25 – 48

21 connaissements —— 7 —

retour

navire —— 25 – 48

13 connaissements 4 – 32

Passe du Sund, Capᵉ Moisan

488

7 tonnes eau de vie
28 3/4 futailles vin
50 - Balles nelliker
1602 rames de papier
68,862 - ℔ bois de teinture
1 colli Livres

} 150 - 1/2 12

manifeste de chargᵗ du même

115 Barriq. vin
7 Pièces eau de vie — 496 velts 3/8
1 Balle livres pᵈ. 9 1/4
167 balles papier — pᵈ br. 37,467 ℔
50 balles clou de gerofle — pᵈ. 3898 1/2 ℔
1,021 buches bois jaune pᵈ. 68862 ℔

	vin	Dauphin		
2 –	150.	– " 36.	1 pièce	– " 24
10 –	300	– 2 – 24		
125 –	7,500	– 36 – 72		
202 –	11,660	– 56 – 111		
4 –	240	– – 58		
343	31050	94 · 301 / 100 – 13		

489

12 – c. id pour l'Empr. franc

3 c. gravures peint. pd 228 Ko.	– 4 – 27		
1 caisse divers	2 "		
2 id. Oeufs 50/2 bouteill.	" 24		
2 id. Sapaterie	2 "		
1 id. savons & 16 douz.	" 21		
3 – Parfumer.	" 42		84 / 48 / 36
1 – id. & gant	1 – 21		
3 ballots librairie 141 Ko. n.	2 – 40		
1 caisse estamp. 206 –	4 – 6		
1 id. librairie 214 – br.	3 – 42		
5 caiss. Oeufs 150 bout. & 100/2	2 –		

Pour Elseneur

1 caisse vin 50 b.	" 12		
13 – id. id. à 12 b. / 13 – à 24/2	1 – 27		13 / 12 / 26 / 13 / 156
3 cais. 375 Ko. br.	" 42		
1 id. 117 –	" 12		
3 feuill. & 1 pièce	" 60	Fait	129 " 46
1 caiss. tabac 38 Ko. br.	" 17	fers	4 " 24.

17-43

allée | Hubert

pour le navire — 24 – 48

16 – connaissements — 5 – 32

Extra aux pauvres — 2 – "

patente de 40 m 9 hom.

18 argent — 19 – 12

droits de la lune turle

12 p. dern — 24 – 4

retour

navire — 24 – 48

11 Connaissements 3 – 64

491

Leblanc

<table>
<tr><td>droit du
(navire</td><td>alée</td><td>24 – 48</td></tr>
<tr><td>13 comm^{ts}</td><td></td><td>4 – 32</td></tr>
</table>

retour —

navire	24 – 48
8 comm^{ts}	2 – 64
entrée aux faurres	2 –

692

Cap Régnier

allée

droits du [illegible]ar ———— 24 – 48

10 Cam ———— 3 – 32

retour

droits du Var ———— 24 – 48

16 Com ———— 5 – 32

Capt. J. G. Aanonsen

Skibet Aurora

af Krageroe

fra St Petersburg

til Nantes

med Kiobmandskaber

9 Mand med Captn

62½ Laester

Helsing. d. 8 Septbr 1833

J. W. Deurs

Petit & Co. 59365

DOUANES. 75. CEN.

PORT

d. Rouen

N.o

Du Registre de Transcription en douane, lequel Registre forme ce qu'on appelle *la Déclaration en gros.*

(*) Indiquer dans cet espace,

1.o A quelle nation appartient le navire;

2.o Le nom du navire.

(**) Nom du capitaine.

MANIFESTE

Du Navire (*) français, Brick le Canaris 3 mats de Rouen

Capitaine (**) Deheulle

de 242 40/94 *tonneaux,* ayant 12 hommes d'équipage tous français

venant de Marseille allant

à destination de St. Pétersbourg

suivant le rapport de mer enregistré le

sous le n.o

Lequel Manifeste est fourni aux termes de l'art. 1.er du titre 2 de la Loi du 4 Germinal an 2, et l'exactitude de son contenu est affirmée par ledit Capitaine, sous les peines de la même Loi. (Titre 1.er art. 2.) SAVOIR:

MARQUES ET NUMÉROS DES COLIS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
	2	Balles Draps — Passav. de Rouen N.o 595.
	2	Balles d.o — Passav. d.o N.o 594.
	1	Caisse Coton teint — Passav. d.o N.o 3770
CH	4	Caisses porcelaine, horlogerie, Bronze &c. — Acq. de Paris N.o 5906
FEB	1	Caisse Librairie fse — Acq. d.o N.o 5542
FBCP	1	Caisse Librairie — Acq. d.o N.o 6019
SFH	1	Caisse Librairie — Acq. d.o N.o 6058
JFH	1	Caisse d.o — Acq. d.o N.o 5608
FBCP	1	Caisse d.o — Acquit N.o 5272
F	1	Caisse Parfumerie — Acquit N.o 5750
F	17	Caisses Eaux distillées — Acq. N.o 951
HG	1	Caisse Gravures — Acquit N.o 5953
VM	1	Caisse Tableaux peints &c. — Acquit d.o 6520
GF	1	Caisse Crayons — Acquit d.o 5273.
GF	2	Caisses Cannes à lacque — Acquit d.o 6616.
BD	1	Caisse Gants de papier — Acquit d.o 6116
NGC	1	Caisse Cristaux & porcelaine — Acquit d.o 5152
MM	1	Caisse Parfumerie — Acquit d.o 5809
PC	2	Caisses peaux, quincaillerie mercerie — Acquit d.o 5714
FR	1	Caisse Librairie — Acquit d.o 5981
BD	8	Caisses Parfumerie, mercerie — Acquit d.o 944
AI	1	Caisse ouvrage en métaux — Acquit 5638
WI	2	Caisses objets émaillés — Acquit 6454

Série M, n.o 1. — 1832, 9.

MARQUES ET NUMÉROS DES COLIS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
		Acquit de Rouen N° 307
	1	Caisse d'Epices pilées et graines [illegible]
		Acquit d° 305
	√ 10	Cques Outremer bleu
		Acquit de Paris N° 6165
CF	1	Caisse Gravures en feuilles
		Acquit d° N° 5892
GF	2	Caisses Essence térébenthine
		Acquit de Rouen N° 319
		Caisses Vin ord.re
	1	fût Vin ord.re — Acquit d° N° 324
	√ 29	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 318.
	108	Caisses Vin ord.re
		Acquit d° N° 320.
	73	Caisses Vin & Liqueurs
	1	fût Vin ord.re
		Acquit d° N° 316.
	√ 25	mannes Chardons
		Acquit d° N° 314
	√ 25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 312.
	√ 25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 313.
	√ 25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 309
	40	Boucauts Tabac
		Acquit d° N° 317
	√ 25	Mannes Chardons
		Acquit d° N° 311
	√ 27	Cques Ocre
		Acquit d° N° 319
	17	Caisses Vin ord.re
	1	fût Vin d°
		Acquit d° N° 315
	√ 25	mannes Chardons
		Acquit d° N° 310
	√ 33	Cques Ocre jaune en poudre — Acquit d° N° 349
	√ 1	Caisse Cayenne
	√ 1	Caisse de 10 fusils
		Plus les provisions de Bord
		Rouen le 31 Juillet 1833.
		Trapp

Vu aux Déclarations
Rouen le 31 Juillet 1833.
Dumoley

Vu au Bau d'Embarquement
Rouen le 31 Juillet 1833.
Cornet

Copie du présent déposée au Bau de Navig.on
Rouen le 31 Juillet 1833
de Naivoret

Godefroy Fils & J. Sence,
Courtiers maritimes,
au Havre.

MANIFESTE de Sortie

du Navire français Le Vulgor du Havre — du port de 221 tonneaux 38/94es, ayant 12 hommes d'équipage le Capitaine Fremont compris, venu de St Petersbourg le 2 Aout en destination de Elseneur —.

Imp. Alph. Lemale.

MARQUES ET NUMÉROS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	NATURE DES MARCHANDISES.
1 MGF 1. PT 231	2 Caisses	Horlogerie
2 DH N° 422	1 Caisse	Marchandises
3 G 421	1 Caisse	Marchandises
4 AP 678 & 679.	2 Caisses	— id —

Le Surplus Provisoire
Havre le 24 Aout 1833
J. Sence

Vu au Bureau des Déclarations de Sortie
Havre le 24 Aout 1833
Quesnel

MARQUES ET NUMÉROS.	NOMBRE ET ESPÈCE DES COLIS.	*NATURE DES MARCHANDISES.*

Mounou —

alle
Droits du navire — 21 – 48
interp. 42 avant — 14
extra (Dimanche) — 2

retour. Droits de n.re — 21 – 49
all'int — 1 – 32
102 – 275

102
6 — 42 – 4 – 11
40.

102
30
72

13 – 13
2 – 12
15 25

30 – 4 –
3 – 4
34 8

1 — 2 –
" 25 — 1 – 4

Monsieur de la Roquette
Consul général de France
à Elseneur

2 Caisse
R
S.M.S.
No 461 a 62

Franco Paris
— 34 — franco

Copenhague le 23 Novbr 1832

ppa S. M. Salomonsen

& R. Norup

596

5	libr.	1570 k.	12 ″
3	id.	833	16-32
1	id.	150	3
2	id.	558	11-8
1	id.	288	5-37
1	id.	191	3-40
1	id.	216	4-16
1	id.	296	5-45
2	id.	412	14-36
3	id.	796	15-45
2	id.	560	4-″
1	id.	265	5-15
1	id.	257	5-7
2	id.	524	10-24
2	id.	505	4-20
2	id.	594	11-43
	librairie		~~134-368~~ 32
30		8015	130-80 (~~44~~)

98 kil. ferment — 4-44 ×
1 caisse instrum. 99 k. n. — 2-8 ×
1 id. rubans val. 3600 f. — 7-10 ×
1 caisse étoffes — 6-18 × 1690 aunes
1 c. tabac 50 k. — 44 ×
1 C. march. à cop 2100 f. — 10 ×
1 C. march. — 3-″ ×
5 fut vin 2500 litres — 5-24 ×
122-151
11-36

1 caiss. march. v. 2000 f. — 4 ×
1 caiss. flacons étrenne — ″ 24 ×

817

~~phar — 4-24~~

Libr.

1 C.	275	5-24 ×	92
1	237	4-36 ×	
30	8015	134-32 ×	4
	8527	143 ~~32~~ / 1 44 / 144-44	

Tal. 316-28 suivant specification
Emp. 4-24

368 / 336 / 32 — 97 — 48 — ~~438~~ 29

817 / 448 — 337 / 17 — 11 — 48 — 1 — 3.

368 / 112 / 3-80

155 C. vin	9300	46-24	
200	12000	60-0	
25.	750	3-36	
51	2970	13-90	
431	25020	125-30	2

17 pièces en 1/2 id. — 11-36

150 / 192 / 8 — 150 / 96 / 54

Pour Elmeuer [illegible]

3 caiss. armes val. 243 f. — ″ 24
1 id. meubl. — ″ 24
1 id. librairie 1800 f. — 3-29.
6 pièces vin — 3
6 feuillettes id — 1-24
1/2 pièce id — 24

7 caisses 300 bout. — 1-24
5 id 300 — 1-24
6 id. 360 — 1-39
1 Caiss. march. — 1
1 id 325 f. — ″ 32

7 balles papier peint 940 k. — 2-53

Tal. 19-9 suiv. specification

3 — 150 / 144 / 6 — 1 — 5 — 268 / 240 / 28 — 87 / 48 / 39 — 1 — 8 — 249 / 240 / 9

2 C. effets à usage — 1 –.

2 C. parfumeries 58 K.° br.
32 " eau de senteur } 4 – 16

2 – — — 55 – —
1 —— 63 – – } 7 – 4

1 C. savonnettes transpar. 99 Douz 1 – "

1 C. librairie v. 875 f – 1 – 36
1 – — — 5000 – 10 – "

1 Caisse, 2 chap. 12 bonnet, 2 écharpes
2 bonnets de nuit d'homme, 1 habit femme, 2 fichus } – 12

1 C. livres 180 K.° Nt. pour le grand duc, franc de droit

125 bal. coton 19171 K.° nt – 143 – 38
20 id — 3538 id – 26 – 26

2 Cais. livres 520 K.° nt – 10 – 20
1 – — 145 – – 2 – 44

1 baril sucre 25 K.° nt. — – 5

1 sac Café 51 K.° — – 24

1 Caisse p. p. coloriés v. 1120 – 2 – 12

211 – 45
24 – 7 Elseneur
236 – 4

Capᵉ. Ernol

2 Caisses effets à usage — Oc — 1 „
parfumerie
4 caiss. parfum. p.t. 90 K°. br. — 11 „ 20
1 id savonettes ~~etamp.~~ 99 douzain. — 1 „
librairie
1 C. librairie — valeur 875 f. — 1 „ 36
1 id. id. 180 K°. net — Quentin grand Duc france de droits
3 id. id — 665 id. 38 „ 90
1 id — id — 5000 — 10 1 „
mode
1 Caiss. — „ 12
Coton
125 balles Coton p.t 19171 K°. — 143 „ 38
20 id — id 3538 id — 26 „ 26
1 Baril Sucre ~~25 Kil.~~ 25 Killo. net 5
1 Sac Café 51 Killo. brut 24
1 Caisse papier colorié — 5000 f. 2 „ 12

[illegible]

Pour Elseneur

Vins

10 feuillettes vin — 2-24
~~2 id huile d'olive 248 K°. bt — 25~~
5 Caisses vin 300 B°. — 1-24
12 — — — — 1145 entant — 5-12
2 C. industrie parisienne — 6-44
1 — — 3-5
1 C. Cristaux — } 3 „
1 — outils ressorts acier — }
1 C. ouvrages en toile vernie 1 „

2 feuill. huile d'olive — „ 25
1 Bal. pap. Peint — „ 17

3
151
144
7
24

24 — 7

598

Elseneur le

Le navire
Capitaine
venant de venant de St Petersbourg
allant à

DOIT

à A. VAN DEURS ET C^o.

Pour droit de Rosenoble pour le navire	Species Rixd.	—	—
- - - - *la Cargaison*	-	—	—
- - *des fanaux*	-	4	24
- - *des employés & Expédition*	-	8	24
- - *des Inspecteur & assistant*	-	—	—
- - *du translateur*	-	2	32
- - *extraordinaire pour les Pauvres* besoin	-	1	—
	Species Rixd.	16	32
faisant à 2Rbd.	Rbd.	33	32
- - *du Vaisseau de guerre*	-	—	48
- *pilotage*	-	—	—
- *le batelier*	-	12	36
- *le Certificat de Santé*	-	—	—
- *fournissement au Capitaine*	-	—	—
- *port de lettres*	-	—	48
- au Consul de France	—	5	—
	Rbd.	51	68
Notre Commission		1	52
	Rbd.	53	24
à	Francs.	52	40
venant de Dunkerque	Rb	105	64
290 à Fres		306	43
votre Assignation de St Petersbg Fres 302.-			
Prime 9.6		311	6
		617	49
à deduire			
fret pour 3 Caisses decharge ici		15	
	Fres	602.49	

Elseneur le 21 Mai 1834

499

Le navire le petit Emanuel
Capitaine J Verren
venant de
allant à

venant de Dunkerque

DOIT

à A. VAN DEURS ET C[o].

Pour droit de Rosenoble pour le navire	Species Rixd.	—	—
- - - - *la Cargaison*	- -	—	—
- - *des fanaux*	- -	2	24
- - *des employés & Expédition*	- -	6	12
- - *des Inspecteur & assistant*	- -	—	—
- - *du translateur*	- -	—	32
- - *extraordinaire pour les Pauvres*	- -	—	—
	Species Rixd.	9	20
faisant à 2 Rbd.	Rbd.	18	80
- - *du Vaisseau de guerre*	-	—	48
- *pilotage*	-	—	—
- *le batelier*	-	—	—
- *le Certificat de Santé*	-	—	—
- *fournissement au Capitaine*	-	4	20
- *port de lettres*	-	—	48
, droits du Sund à Incaisse à St Petersb. Sps 10-45		21	84
, au Consul de France		5	—
	Rbd.	~~50~~ 50	88
Notre Commission		1	48
	Rbd.	52	40
à	Francs.		

caisses vin — Copenhague

38 — 2,620 —
58 [illegible] 2,449 +
6 — 350 +

102 [illegible] 5,419

8 — 248
7 — 286
" — 85

15 — 619 | 48
139 — 12

bouteilles 27 — 43
3 feuill. " — 36
4 pièces — 2 " "
1 caisse vin " 12
1 id. fusil — " 12
2 id. 150 bout. mout. 50 vin. " 24

500

Conent.

3 feuillette vin — " 36
1 pièce id. — " 24
3 id. — id. — — 24

4 pièces — 2 —

Pour Elbing & Königsb.

2 feuillettes — " — 24 —
5 pièces — 2 — 24 —
17 caisses 1,220 bout. — 6 — 5 —
7 id. 1,326 K. br. — 3

12 — 5

Pour Copenhag — 29 — 127 ×
Pour Elbing & Königs — 12 — 5 —
Dantzig. 105 — 582

80
32

31 48 39

182 | 48
38 3

31 — 31
12 — 5
117 — 6
16.0 | 52

92 — 519
8 — 24
5 — 24
6
—
9

105 — 582 | 48
102 12
.6

117 —

714 | 48
234 14
42

4 — 24 [illegible]

2 p — 1
2 — 1
8 — 4
1 — — 24
1 — — 24
3 — 1 — 24

3 -	512 K.b.	" 56
3 -	658	1 - 25
5 -	700	1 - 24
7 -	1059	2 - 19
1 -	223	" 24
16 -	3245	7 - 15
23 -	5273	11 - 42
10 -	1696	3 - 40
10 -	1736	3 - 45
12 -	2207	4 - 47
14 -	2603	5 - 42
1 -	270	" 29
105 -	20,182 -	37 - 108
		55 - 111
		92 519 / 48
		.39 10

33 -	3555 -	17 - 38
7 -	610 -	3 - 3
25 -	2150 -	10 - 38
66 -	5130 -	25 - 32
131 -	11,445	55 - 111

501

Capt. Larragui —— Entra

1 – Lénel —— d°

1. Homme —— d°

1 – Aillet —— d°

1 — Gilles —— d°

1 — Savalle —— d°

me manquent –

gillet
aillet
audibert
Leprêtre

8,218 - 4000
4,136 - 2000

Code
Ordonnance de Chrétien V
1683 [illegible] Loi danoise

502

Crimes [illegible] faits [illegible]

[illegible]

183

225 – 400
167 – 300
700

7 ½ b. chnet 245 f.
4 — 125 – 15
4 — 114 – 5
5 — 118
24 — 699 — 65 nattes
12 — 344 – 30
6 — 189 – 25
7 — 206 – 25
8 — 181 – 5 — 1 caisse – bouteilles – 6 – 20
3 — 82 – 10
3 — 86 – 35
3 — 75 – 5

73 – totalle — 2045 – 18

225 – fer — 400
167 – id. — 300

~~Durey de Loire — 29 juillet~~

Paimchaud nord Julie — 26 juillet

Grenand

Baltique

Potel - le Victor — 5 aout de Rotterdam

Fruneau St Pelais — 31 juillet Riga

Morin Emmanuel — 27 juin Stettin

n'ont pas de Spécification de la Douane

516

8

31 — L

Extra payé par les Capitaines
français pend.t août 1833.

504

Août 2. =	Par Cap.ne Sarazin, pour avoir été expédié un vendredi matin	Rbd.s 2. "
" 11. =	id — Berquin pour avoir été expédié le Dimanche	2. "
" 24. =	id — Thibaudois, pour n'avoir point de Manifeste de la Douane du lieu de son Départ et vû qu'il avait un Rolle neuf où il n'y avait rien de mentionné concernant le lieu de son Départ et sa cargaison	2. "
" 25. =	id. – Bozet pour avoir été expédié le Dimanche	2. "
" " =	id. — Treibert — id — id — id	2. "
" " =	id — Quilbé — id — id — id	2. "
" 27. =	id — Morel pour avoir été expédié à l'heure où les Bureaux sont fermés	2. "

J. H.te Petit & C.e

Capt: M. ~~Nordsst~~ Norman
Brig Nordstjernan
138 Tonneaux 505
9 Mand med Capt:

Extra payé par les Capit.nes français venant de la Mer du Nord ou destinés pour la Baltique depuis le 1.er 8.bre jusqu'à la fin de 9.bre

1832.

Octobre	3. =	Cap.ne	Borgman,	du navire	L'Alliance	f.ns 1.
"	4. =	id	Merlier	id	La Julie	" 1.
"	" =	id	Bouffay	id	Le jeune Arthur	" 1.
"	16. =	id	Hebert	id	Le Czar Pierre	" 1.
"	" =	id	Dupuy	id	Le jeune Adèle	" 1.
"	" =	id	Deutsche.	Chez Ch. Valdeurs & Co.		
"	21. =	id	Sueur	du ~~navire~~	Le Mentor	" 1.
Novem.bre	11. =	id	Werrem.	Chez Ch. Valdeurs & Co.		
"	" =	id	Le Doré,	du navire	L'Antoinette	" 1.
"	" =	id	Flouest	id	L'Amitié	" 1.
"	" =	id	Cleroult	id	L'Aglaé	" 1.

l'Adèle Célina de Rouen le 16/2 34

507

C. Lefort 98 Tonneaux 7 hommes
16 Février de Danzig & St Pétersbourg
au Havre, Marchandises diverses

Extra Rbdr. 2. " Droit du Consulat Rbd. 5. "
Droit du navire Rbd. 21. 48.
Montant des Droits payés Sp Rbdr. 262. 21., suivt.

Manifeste, le Passeport se monta à Sp Rd. 256-18

Nature du Chargement

7. Paniers contt. 38. 12.nes Planches de bois	Sps.	" 12.
2. Cses contt. 700. Btes de Beaume de Riga	"	29
99. futailles salaison 926. Pd. 17. Bt.	10.	21.
1. Malle contt. effets à usage	"	"
2. Barrils bœuf salé	"	6.
13. Balles Plumes 52. Pd. 38. Bto. / 49. " 17. nt.	2.	24.
1. Caisse soies de porc 3. Pd. 31. nt	"	10.
6. Balles laine 68. pd. 1. Bto.	1.	11.
2. — id. Peaux de mouton 6. Pd. 14. 75. Pieces	"	3.
2. — id — id — id — 6 — id 15.	"	3.
22. Balles crins de Chevaux 110. Pd. 25. Nt.	5.	24
22. — id — id — id — 114 id 30. Nt.	5.	37.
4 — id — de Laine — 25. Pds. 8. Br.	"	22.

3/2 Barriques Soie de Porcs	42. P.^ds 35.^lb Br. / 39. id 15.^lb nt.	1. 47.
20. Balles queues de Chevaux	213. P.^ds = B.^r / 200. id. nt.	10. "
31. id Crins de id.	164 P.^ds 34.^lb Br. / 149. id 35.^lb nt.	7. 24.
5. futailles Suif	127. P.^ds 20.^lb Br.	1. 21.
2. Caisses cont.^t		
53 P.^ds 28.^lb gelatine de viande		10. 36.
" 13. " pois secs		" 2.
" 3½ " Colle de Poisson		" 1.
2. Caisses cont.^t Livres de Comptoir d.^o		" 5.
24. Peaux de Zibelines		" 18
12. Balles Crins de Chevaux 60. P.^ds nt.		3. "
8055. Saumons de Cuivre 4000. P.^ds		200. "
	Sp.^s	262. 21.

17

48 357
336
21

7

77

508

Compte des Mess. de Denis

fanaux	— 4 — 24	— 4 — 24
exped.	— 8 — 24	— 8 — 24
transl.	— " — 40	— " — 32
extr.	— 1 — "	
	14 — 40	13 — 32
frais. Rd.	29 — 64.	27 — 32
vais. de guerre	— " — 48	— 48
Consulat	— 5 —	— 5 — "
Provisions	— 17 — "	
Commission	— 1 — 54	1 —
	Rd 53 — 86	33 — 80
	fr 156 — 30	98 — 82

235 4 9/40/00	235 9 - 2/5 225 " 3/5 4 1/2 230	76 - 6 4 3/04	76 - 6 3 - 73

12 Juillet

rôle d'éq.

Capt. Carpentier françois Philippe — le Dunkerquois — 120 t. — sept hom. d'équipage

Arrivé à Dunkerque venant de Cronstadt all. à Dunkerque pour Mr Delrue et Alphonse avec M Delrue — { chanvre suif potasse soie de porc cire toile planches

partie de Cronst. 26 Juin
arrivé à Elseneur le

passé du
Sund

141½ Sku potasse
280 9/10 — chanvre
23 ¤ suif
5/5 cire
100 pièces toile à voile

Spécification — 77½

100 pièces toile à voile	—	7 — 39
52 Balles chanvre	2809 p.d 25 ¤	— 46 — 40
2 fut soie de porc	62 p.d 25 ¤ br / 57 — 25 ¤ nt	— 2 — 42
6 bal. cire	54 — 12 br / 52 — 8 — nt	— 3 — 44
53 barr. potasse	1569 ¤ br / 1415 p.d 5 ¤ nt	— 11 — 38
10 id suif	256 p.d br / 230 p.d 22 nt	2 — 42
		76 — 6
	fenu	4 — 24

T. S. V. P.

509

ad No. 18.

	Argent Compt.		Papier	
	Rbdl	ß.	Rbdl	ß.
Mr. Le Fort				
En entrant au port				
(: Sportler :) - - - - - - Frais des Douaniers - -	3.	65.		
(: Fyrpenge :) - - - - - - Droit de Fanaux - - -	10.	20		
En sortant du port				
(: Sportler :) - - - - - - Frais des Douaniers - -	3.	65.		
(: Fyrpenge :) - - - - - - Droits de Fanaux - -	6.	12.		
(: Havnepenge :) Droits de Port - - - - - - - -			18.	91.
Du Chargement				
pr. Droits de Magasinage & de Quai	2.	61.	10.	51.
	26.	31.	29.	46.

la Douane d'Elseneur le 29 Juin 1835.

26 – 31 argent
:20% . 92
27 – 27
29 – 46
56 – 73

1. 17
2 7
3 7
4 7
13 =
[illegible] –
19
20 =
19

5
6
7
8
9
10
11
12
[illegible]
14
15
16
17
18

510.

Capt. A. Gauvin

Skibet La Reunion

de St. Petersbourg

		Debet.	
An Rosenobel for Skibet............Sp.Rd.			
— ditto for Ladningen................			
— Fyrpenge..............................	4.	24	
— Omkostninger og Expedition...........	8.	24	
— Inspecteur............................			
— Translateur ....24 Cts........	4.	—	
— Copiepenge			
— Extra eller Fattiges Penge............			
Sp.Rd.	17.	—	
eller Rbdlr.	34.	—	
— Vagtskib og Bud.......................	—	48	
— Consulat..............................	5	—	
— Lodspenge			
— Baadhyre..............................			
— Sundheds Pass.........................	2.	—	
— Contant...............................			
— Brevporto			
retour — 1 bateau —			
Rbdlr			
Provision			
Rbdlr.			

Helsingör den 183

511

Capt. A. Gauvin

Skibet La Reunion de Dunkerque

	Debet.		
An Rosenobel for Skibet..............Sp.Rd.			
— ditto for Ladningen..................			
— Fyrpenge..................................	4.	24	
— Omkostninger og Expedition............	8.	24	
— Inspecteur.................................			
— Translateur ......20 Cants............	3.	16	
— Copiepenge			
— Extra eller Fattiges Penge..............			
Sp.Rd.	16	16	
eller Rbdlr.	32	64	
— Vagtskib og Bud..........................		48	
— Consulat....................................	5	—	
— Lodspenge			
— Baadhyre....................................			
— Sundheds Pass............................	2	—	
— Contant.....................................			
— Brevporto			

2-80
11-20
34-48
2-80

275840
6896

965440

23-
2-80

840
560

40

27 Octobre 1834
Capᵗᵉ Heuzé du navire Remy & Louis

aller	Droits du navire &	24 . 48
	interprète 6 comptes	2 -
	bateau	9 - 27
retour	Droits du navire	24 - 48
	interprète 1 compt.	1 - "
	bateau	12 - 36
	pilote de Dragöe	13 - 66
	Consulat	10 - "

Cᵒ 3 1/2 %.

27 octobre 1834
Capᵗᵉ Vangendt du Louise

Aller	Droits de navire	24 - 48
	interprète 7 comptes	2 - 42
Retour	Droits du navire	24 - 48
	interprète p. 14 comptes	4 - 64
	Pilote de Dragöe	11 - 64
	Droits du consulat	10 -

28 octobre – Capᵗᵉ Morvan du Diligent

Aller	Droit du navire & Salez	17 . 48
	interp. de la Douane	" 48
Retour	Droit du navire & (chargé)	21 . 48
	interprète p. comptes	1 " "
	Droits de chancellerie	10

28 8bre 1834 Capt. Lefebvre de l'Aviso Abel

Aller Droit du navire & — 21 - 48
interprète 13 comm.te — 4 - 32

Retour — Droit du n — 21 - 48
interprète — 1
Droit de Chancellerie — 10

28 8bre Capt. Gaudin du Messager

Aller — Droit du navire & sur lest — 20 - 48
interprète comm.t — " 48
extra — 2 - "

Retour — Droit du navire (chargé) — 24 - 48
interprète — 1
Droits de chancellerie — 10.

28 Octobre — Capt. Granara, de l'act Bonne Année

Aller — Droit du navire (s/lest) 20 - 48
interprète pour comm.te — " 48 } H.o Petit
Droits de Consulat — 5 - "

Retour } Van Denne

29 Octobre — Capne Anquetil ~~Capne~~ Ct de la Pauline

513

aller — Droit de Navire ———— 21 - 48
interpr. 19 comptes ———— 6 - 32
extra ———— 2 - "

Retour
Droit du Navire ———— 21 - 48
interprete de 3 comptes ———— 1 - 32
Chancellerie ———— 10 - "

31 Octobre — Capne Fatome de l'Edmond

aller Droit du navire ———— 24 - 48
interprete 42 comptes ———— 14 - "
pilote de Dragon ———— 13 - 20

retour Droits du navire ———— 24 - 48
interprete 12 comptes ———— 4
pilote de Dragon ———— 19 - 16
Droits de chancellerie ———— 10

78 14 215 br. 101 - 14
25 - 4 605 - 32 - 39
50 8 067 - 57 - 24

26 887 191 29

eau de cologne
2 - 2/12 108/12

1 caisse eau d'odeur 271 lb 10 br. - 7 - 16

huile parfumée
6 - 34 ent. 805 lb 21 - 36

Parfumeries 12 caisses — 44 - 8
2 — 5 - 40
3 — " 37
1 — 1 - 17

fruits conf. &c 6 caisses — 1 - 16
id — 2 — - 30
— 1 — 12

Parfumerie 5 C - 5 - 36
13 - 12 - 24
14
3 - 5
3 - 12
4 - 35
7 - 2
3 - 45
27 - 6

gravures 1 C " 10
idem 1 ballot

vin champ. 5 C. 300 b. 1 - 24
6 390 1 - 46
168 - 41

4 111
15

quotité poids avarie chapeau Estatta rembourst. Observ.

1- Hielbig & Cie ordre 2000 douves a pipe 60c par pièce 15 p %

2- d° — d° — 20 ballots chaussure pt. 30 ff. 30 florin cour. d'holl. parlant de 6 schips.

d° — d° 112 tonnes grain de lin abattre 60c

d° — d° 2000 douves

d° — d° 300 natten

3 — Reinfeld cadt Reimers — d° 15 ballots chaussure

4 — Hielbig & Cie — d° — 482 tonnes grain de lin

599 douves

60
2000
120000

599 —
60
359|40

1	60	— „ 15
1	60	— „ 15
2	120	— „ 29
7	420	— 1-39
14 —	460	— 2-15
3 —	150 —	„ 36
3 —	180 —	44
1 —	25 —	6
15 —	900 —	4-24
	2,375	31

Navires français qui ont passé le Sund, venant tous de la Baltique, pendant le mois de novembre 1834.

Date de l'expédition	N.os	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature et quotité du Chargement	Droits du Sund	Observations
15 novemb.	110	Jaslin, F. C.	Le Colibri	Brig	236	13	Le havre	Petersbourg	Le havre	4955 Pouds 93 B.o cuivre 75 id 8 id Comen Contra 555 id 1 id net } suif 2924 id 32 id Brut } suif 3965 id 68 id Brut } suif 3626 id 50 id net } suif 162 id 5 id Poils de chien 50 id .. net plume à lit 1021 id 35 " chanvre 765 id 22 id potasse march.es diverses	356½. 18.	Je n'ai pu obtenir que les droits du Sund d'après les passeports de la Douane; En ce qui concerne les marchandises j'en ai fait l'extr. d'après les spécific. Vous trouverez au surplus, Monsieur le Consul, la Copie exacte de toutes les spécifications.
id id	111	Liard, A. V.	Le jeune Emile	Dogre	65	6	Honfleur	Petersb. & Narva	Rouen	1006 pouds 23 B.o Suif 3765 id 9 id Potasse	46½. 12	On avait commencé à se faire des inquiétudes sur le sort du Capit. Liard; La cause de son long séjour dans la Baltique, étaient des avaries qu'il fit réparer à Narva où il avait été forcé de se réfugier
18 id	112	L'hoste. T.	Le S.t Michel	Brig	120	7	Havre	Riga	Dieppe	950 Tonnes graines de lin 52 Sh.o 12 lb 15 fers 60 pièces toile à voile (60) 72 id Rasendouck	42½. 18	
19 id	113	Métayer V.	Le Fenelon	id	124	8 et 1 p.	Le Havre	Petersbourg	Rouen	3672 Pouds 36 B.o pot jadis Suif 802 id 45 " chanvre 349 id 25 id potasse 25 balles laine 210 " 25 B.o 91 Pouds 34 B.o plumes à écrire marchand. diverses	82 " 6	
id id	114	Corcheran	Jean Jacques	id	141	9	Bayonne	id	id	5379 Pouds 37 B.o Suif 1200 id cuivre 1577 id 4 B.o potasse 100 id plum. à lit div. march.	140½ - "	
3 Déc.	115	Le Marchand	l'Étoile du nord	id	79	6	Havre	Rostock	Rotterdam	26¼ lasts froment 288 Scheffler id 192 id seigle	33½ " 6	Le C. Lemarchand a passé par le Canal de Holstein en allant à la Baltique. MM. v. Deurs & C.ie l'ont expédié à son retour

— 1834 —

Droits &c.a sur les navires français ci après qui ont passé le Sund pend.t le mois de novembre

15 novemb.	le Colibri	Capit.e Jarlins	aller:	droits de navire	Rd. 25	48
				intreprête pour 35 Connaissemens	11	64
				Bateau	9	27
				passeports des passagers	1	9
				pilote pour Dragöe	18	77
				ports de lettres	1	48
			retour:	droits de navire	25	48
				intreprête (20 Connaissemens)	6	64
				bateau	18	54
				pilote de Dragöe	27	58
				ports de lettres	1	—
				droits du Consulat	10	—
15 novemb.	le jeune Emile	Capit.e Leard	aller:	droits de navire	21	48
				intreprête (18 connaissemens)	6	—
				extra (au delà de la forteresse)	2	—
				ports de lettres		48
			retour:	droits de navire	21	48
				intreprête (1 connaissement	1	32
				droit du Consulate	10	—
18 novemb.	le S.t Michel	Capit.e L'hoste	aller:	droits de navire	20	48
				intreprête		48
				pilote pour Dragöe	17	—
			retour:	droit de navire	24	48
				intreprête (1 Connaissement)	1	—
				ports de lettres		48
				droit du Consulat	10	—
19 novemb.	le Fenelon	Capit.e Métayer	aller:	droits de navire	24	48
				intreprête (35 Conn)	11	64
			retour:	droit de navire	24	48
				intreprête (13 Conn)	4	32
				droit du Consulat	10	—
				idem pour protêt et légalisations	11	—
19 novemb.	le Jean Jacques	Capit.e Corchuant	aller:	droits de navire	24	48
				intreprête (59 connaissement	19	64
			retour	droit de navire	24	48
				intreprête (6 Connaissemens)	2	—
				droit du Consulat	10	—
				idem pour protêt et légalisations	11	—

Spécification p.r le Capit. Iaslins du Colibri

						Spdlr	Sk
15 novem	4741	saumons	cuivre	pesant	4955 Pouds 93 ℔	247	61
	5	balles	Semen Centra	"	75 — id — 28 id Net	7	28
	20	futailles	suif	"	555 — id — 1 id Net	6	12
	105	idem	id	"	2924 — id — 32 id Brut	31	93
	150	idem	id		3965 — id — 68 id Brut }		
	19	Balles	Poils de chèvre	"	3626 — id — 50 id Net }	44	64
					162 — id — 5 id Brut }		
	10	id	plumes à lit	"	152 — id — " id Net }	1	90
	19/1 13/2	id	chanvre	"	53 — id — 30 id Brut } 50 — id — " id Net }		30
				"	1021 — id — 35 id	17	2
	25	futaille	Potasse		765 — id — 22 id Brut }		
	1	Caisse	linge		692 — id — 4 id Net }	5	37
	1	id	hardes et eff. à usage			"	"
	1	Caisse	oiseaux empaillés			"	"
	1	Ballot	Duvet				
	1	id	peaux de blaireau				10
						366	43
					feux	4	24
						371	19

Spécification p.r le Capit.ne Leard du jeune Emile

15 nov.	40	futailles	suif	pesant	1118 Pouds 16 ℔ Brut } 1006 — id — 23 id Net }	12	28
	133	id	Potasse	"	4058 — id — 12 id Brut } 3765 — id — 9 id Net }	31	18
						43	46
					feux	4	24
						48	22

Spécification p.r le Capit L'hoste du St Michel

18 nov.	950	Tonnes	graines de lin			29	33
		Fer			52 Skℓ 12 lℓ 15 ℔	4	19
	60	pièces	toile à voile			4	33
	72	id	Ravenduch			1	6
						39	43
					feux	4	24
						44	19

Spécification p.r le Capitaine Melager du Fénélon

19 Nov.	1	Caisse	d'objets d'art }				
	3	id	librairie }			4	"
	25	balles	laines	pesant	237 Pouds 30 ℔ Brut } 210 id 25 id Net }	3	46
	6/2 10/1	Balles	chanvre	"	802 Pouds 15 ℔	13	19
	145	futailles	suif	"	4078 id 94 id Brut } 3672 id 36 id Net }	44	94
	10	id	potasse	"	377 — id — 9 id Brut } 349 — id — 25 id Net }	2	44
	16	Caisse	plumes à écrire	"	9' Pouds 34 ℔ Net	4	29
	1	id	hardes, eff. à usage			"	"
	24	id	differens objets			6	"
						80	40
					feux	4	24
						85	16

Spécification par le Cne. ~~[illegible]~~ Corchuan du Jean Jacques

19 nov.	220	futailles	suif	pesant	5976 Pds 51 ℔ Brut 5379 d° 37 d° net	67	13
	2230	saumons	cuivre	"	1200 Pouds	60	"
	60	futailles	potasse	"	1724 Pd 17 ℔ Brut 1577 d° 4 " net	13	7
	20	balles	plumes à lit	"	100 Pouds	1	12
	4	malles	linge, habillemens &c.			"	"
	2	caisses					
						141	32
					feux	4	24
						146	8

Spécification pr. le navire l'Etoile du Nord, Capt. Le marchand.

3 Decemb	26 1/4	lasts	froment			26	12
	72	sacs	id	à 4 Scheffler		3	"
	48	id	seigle	à id		1	"
						30	12
					feux	4	24
						34	36

Nouvelles Instructions

du

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

pour

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot ; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade ; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord ; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoë, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

637

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEV^{r} L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison; et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

651

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

Chevr L. MURE.

Rouen Imp. de Nicétas PERIAUX le jeune.

Nouvelles Instructions

DU

CONSUL DE FRANCE A ELSENEUR,

POUR

LES CAPITAINES FRANÇAIS

Qui fréquentent la Baltique, lors de leur relâche à Elseneur.

Les Capitaines français arrivant à Elseneur auront l'attention d'arborer leur pavillon en passant devant la forteresse de Kronbourg, parce que l'on y tient registre des navires de chaque nation qui passent. S'ils négligeaient cette formalité, ils s'exposeraient à recevoir un coup de canon de semonce qu'on leur ferait payer. On n'exige plus que les bâtiments qui passent devant la forteresse avec leurs perroquets hissés, les amènent à demi-mât en signe de salut.

Le meilleur mouillage est un peu au large du navire de guerre stationnaire, à deux ou trois encâblures, afin de ne pas le gêner. Ce navire est ordinairement un brick de dix-huit canons. Les capitaines ne sont nullement obligés de se rendre à son bord; mais dès qu'ils seront mouillés, ils descendront à terre pour prendre leur tour d'expédition à la douane du Sund. Ils auront soin d'apporter avec eux tous leurs papiers de bord, c'est-à-dire l'acte de francisation, le congé, le rôle d'équipage, le journal timbré, les connaissements et un manifeste de la douane du lieu de leur départ; ce dernier document, qu'ils soient chargés ou en lest. Les connaissements et le manifeste de la douane sont absolument nécessaires aux employés de la douane du Sund, pour établir les droits sur la cargaison et sur le navire. Ils sont exactement rendus au Consul, avec les expéditions du Sund.

Les capitaines doivent avoir, à Elseneur, un consignataire pour répondre à la douane du Sund de tous les droits relatifs à la cargaison, et de ceux de fanaux, passe-port et autres qui sont à la charge du navire. Le Consul de France se charge de tout ce qui concerne sa nation; il y est autorisé par son gouvernement : le commerce et la navigation ont en lui un défenseur de leurs droits que nul étranger ne peut remplacer.

Il est spécialement recommandé aux capitaines d'attacher à leurs ancres des bouées fixées à de bons orins, pour que, dans le cas où ils rompent un câble, les bateliers puissent la repêcher et la rendre aux réclamateurs, lorsque le capitaine n'a pu la repêcher lui-même. Dans ce cas, il est accordé aux bateliers un tiers de la valeur de l'ancre et bout de câble repêchés. Le réclamateur a deux mois pour faire sa réclamation. Passé ce temps, elle appartient de droit aux bateliers. Si l'ancre n'a pas de bouée, ou que même la bouée se trouve embarrassée à l'ancre sans surnager au-dessus de l'eau, les bateliers ont le droit de repêcher ces ancres vingt-quatre heures après que le navire a quitté la rade d'Elseneur, et la propriété leur en est acquise en totalité. Il serait nécessaire que les bouées portassent une marque indélébile, semblable à celle passée aussi sur l'ancre, et que le capitaine la désignât au Consul, en lui adressant sa réclamation avant de quitter la rade. Il est tout naturel que, tant que le capitaine est sur la rade, il a le droit de repêcher lui-même son ancre avec ses embarcations, ou de faire un accord avec des bateliers pour la lui pêcher.

Pour descendre à terre, les capitaines peuvent se servir de leur canot; mais si le temps est mauvais, c'est-à-dire le vent un peu fort depuis l'est jusqu'au sud-ouest par le sud, ce qui établit des courants violents portant au nord, ils feront mieux de prendre un bateau du pays. Ces embarcations sont toujours en grand nombre sur la rade; elles mènent les capitaines à terre et les ramènent à bord quand ils sont expédiés, avec leur provision d'eau et autres, autant que le bateau peut raisonnablement en contenir. Une taxe établie pour ces bateaux met les capitaines à l'abri de toute surprise. Cette taxe est de 26 à 27 francs pour venir à terre et retourner à bord; mais elle augmente d'un tiers, deux tiers ou du double, suivant que le temps est plus ou moins mauvais, ce qui est indiqué par un, deux et trois ballons hissés à un mât de pavillon à l'entrée du port. L'ordre de les placer est donné par le stationnaire.

Si le capitaine descend à terre avec son canot, et qu'il se trouve mouillé un peu au large sans apercevoir l'entrée du port, il se dirigera vers la grande tour carrée de l'église. En approchant de terre, il distinguera bientôt le port aux nombreux mâts de bateaux qui y sont mouillés. Ce port est formé par une jetée en pierre, et l'ouverture est à l'est du côté de la forteresse. Au bout de la jetée, il sera appelé, par un garde de la quarantaine, portant une médaille, qui lui adressera quelques questions sur le lieu d'où il vient, et s'il n'a rien rencontré de particulier en mer. Ce garde ne parle que le danois, l'allemand et l'anglais. Il remettra une carte verte au capitaine pour se présenter au bureau de la quarantaine, où il devra faire sa déclaration verbale seulement, en réponse aux questions qu'on lui adressera. Au sortir de la maison de quarantaine, il trouvera bon nombre de jeunes gens qui l'accableront de questions et de sollicitations de venir se faire expédier par eux à la douane du Sund. Le capitaine déclarera qu'il va chez son Consul. Il trouvera là ordinairement un des secrétaires du Consulat, qui le conduira de suite à la douane du Sund, où il devra remettre ses connaissements et le manifeste de la douane du lieu de son départ, qu'il soit chargé ou en lest. Au sortir de la douane, il viendra de suite au Consulat, pour remettre ses papiers de bord et y faire sa déclaration. La maison consulaire se distingue par les armes de France au-dessus de la porte, et par un mât de pavillon où flotte ordinairement l'étendard national,

si on a eu connaissance d'un navire français sur la rade. Il sera donné aux capitaines toutes les facilités pour obtenir leurs expéditions à la douane du Sund, l'achat de leurs provisions, etc., et on le munira d'une lettre de crédit pour tous les principaux ports de la Baltique, et aussi à son retour pour France, pour tous les ports de la Suède et de la Norwège.

Lorsque le capitaine arrivera sur la rade par un temps un peu fort, qui ne lui permettra pas de descendre à terre avec son canot, il pourra appeler un bateau du pays en mettant son pavillon noué, et il en aura bientôt un à son bord. Il peut faire cet appel même étant sous voiles et avant de mouiller. Un pavillon au mât de misaine indique que l'on veut un pilote. Si le capitaine en désire un pour les passes de Copenhague et de Dragoé, on lui en procurera un à terre. Ce sont des pilotes jurés; la taxe se paie suivant le tirant d'eau du navire, d'après le pied anglais.

Lorsque le capitaine aura un petit nombre de colis pour Elseneur, il pourra les débarquer, ou dans son canot, ou dans le bateau du pays avec lequel il descendra à terre, et les déposer à la douane d'entrée, au fond du port. On évitera par-là l'envoi exprès d'un bateau à bord, ce qui est très-coûteux. Les passagers qui descendront à terre avec le capitaine, dans son canot, n'auront qu'à se rendre à la Police pour faire viser leurs passe-ports. Ce visa coûte à peu près un franc cinquante centimes; mais s'ils descendent dans le bateau du pays qu'aura loué le capitaine, ils devront payer chacun six francs en outre de ce que paie le capitaine. Ce prix est pour descendre à terre et retourner à bord. Ils doivent toujours faire viser leurs passe-ports à la Police.

Il arrive souvent que, lorsque les vents sont à l'est jusqu'au sud-ouest, les courants portant au nord sont si forts, qu'il est impossible au meilleur voilier de doubler la pointe de Kronbourg. Alors les navires mouillent dans le canal, entre cette forteresse et le cap Kullen. De ce mouillage, les capitaines peuvent venir au port avec leur canot ou un bateau du pays, apportant avec eux tous leurs papiers de bord, les connaissements et manifeste, comme il est spécifié ci-dessus. Ils seront expédiés à la douane du Sund comme s'ils étaient sur la rade, et retourneront à leur bord pour faire voile lorsque le vent sera favorable, et passeront sans s'arrêter de nouveau à Elseneur. Il leur est recommandé de ne pas descendre sur la côte avant d'avoir reçu leurs expéditions du Sund. Ils seraient exposés à une amende d'environ cent francs.

Le Consul soussigné recommande particulièrement aux courtiers et expéditeurs de marchandises pour la Russie, de donner aux capitaines des connaissements en double, signés par les chargeurs, et contenant le détail, poids et mesures des marchandises contenues dans chaque colis, et même la valeur en francs, pour que, dans le cas où la valeur ne serait pas connue par les autres détails, l'estimation indiquée dans le connaissement serve à établir les droits du Sund, qui sont pris sur le pied de un pour cent de la valeur du colis.

La douane du Sund est ouverte depuis sept heures du matin jusqu'à neuf heures du soir, même les dimanches et les fêtes et les heures du repas; mais on paie pour ces trois circonstances, environ six francs de taxe pour les pauvres. Cette dépense est à la charge du navire.

Il est en outre recommandé aux capitaines, s'ils relâchent dans un port de Suède

pour cause d'avaries, de ne signer aucun papier qui leur serait présenté par les agents de la Compagnie de sauvetage appelée *Dykkerie*, et de se confier entièrement aux correspondants portés sur la lettre de crédit qui leur sera remise à Elseneur. Dans tous les cas, le capitaine devra instruire de suite le Consul à Elseneur de l'évènement qui lui serait arrivé.

Le Consul soussigné prévient les Capitaines et Négociants qu'ils trouveront dans les bureaux des Commissaires de la marine des principaux ports de France, des copies imprimées des présentes instructions.

Elseneur, le 20 mars 1831.

Le Consul de France,

CHEVr L. MURE.

ROUEN IMP. DE NICÉTAS PERIAUX LE JEUNE.

Particulier)

Commerce et Navigation de la France par Navires étrangers

Commerce de la France avec la Baltique

Relevé de tous les navires par Nations qui ont passé le Sund, venant des ports de la Baltique et se rendant en France pendant toute l'année 1834.

Nomb. de Navires	Nations	Provenance	Déstination	Chargement	Chargement (suite)	valeur approximative	Tonnage	Droits du Sund: Rosenob.	Droits du Sund: Rigsd. Specie	Droits du Sund: Styver
140	prussiens dont:	61 ven.t de Stettin 42 „ „ Danzig 19 „ „ Memel 4 „ „ Petersbourg 4 „ „ Riga 3 „ „ Liebau 3 „ „ Wyburg 1 „ „ Colbergermünde 1 „ „ Greifswalde 1 „ „ Stralsund 1 „ „ Swinemünde 140 dont:	41 all.t à Bordeaux 38 „ au havre 12 „ à Nantes 11 „ à Dunkerque 4 „ „ Brest 4 „ „ Calais 4 „ „ Rochefort 3 „ „ S.t Servant 2 „ „ Caën 2 „ „ Cherbourg 2 „ „ Dieppe 2 „ „ Fécamp 2 „ en France 2 „ à Marseille 2 „ „ Paimboeuf 2 „ „ Rouen 2 „ „ S.t Malo 2 „ „ Toulon 1 „ „ Crotoy 1 „ „ Granville 1 „ „ Lorient 140.	44908 planches de Prusse 22333 madriers de sap. et de chêne 12897⅗ soix de douves 12794 poutres de sapin 5419 id de chêne 2671 pièces bois p.r construct.on de nav.s 1951⅓ Douz. de planches 1181 poutrelles 1127 mats 1123 poutres et planches 867 planches épaisses 780 matereaux 719 esparres 300 pièces bois merrain de Hollande 262 bois de construction 251 genoux de bois 105 pièces de bois quarré (?) 96 Douz. clous de bois 43 pièces bois rond 31 poutres de frêne 25 pièces bois torlu 12 bois de pompes 24,288 quint. 19 lb Zinc en 93,468 pl. 150 Skippund fer en barres 20 quint.x d'arsenic	17226 Schefler froment 100 Tonnes pain de from.t 4 lb farine de d.o 264 Lasts 11 ⅜ Schefler Gr. de lin 705 pièces toile et étoupe 300 id id grosse de Poméranie 20 balles toile de flandre 7 id ravendoue 421 rouleaux / 300 pièces / 51 paquets / 20 balles — toile 640 Kilo. / 372 pouds 10 lb / 225 Sk.d / 171 quint.x — chanvre 35 balles / 5 Sk.d 13 l.s 8 — plumes à écrire 150 Skippund Etoupe 71 sacs têtes de boeufs 71 quint.x 52 lb laine 211 lb poussière d'ambre 2½ Chargem.ts noir anim.		26,983.	1	3041	6
64	Norvég.s	23 ven.t de Sundsvall 18 „ „ Stockholm 15 „ „ Riga 4 „ „ Hernösand 1 „ „ Fredrikshamn 1 „ „ Narva 1 „ „ Petersbourg 1 „ „ Wybourg 64 dont:	13 all.t du Havre 8 „ à Cherbourg 5 „ „ Paimboeuf 4 „ „ Bordeaux 4 „ „ Calais 3 „ „ Cette 3 „ „ Dunkerque 3 „ en france 3 „ à Nantes 3 „ „ S.t Malo 2 „ „ Bayonne 2 „ „ Brest 2 „ „ Granville 1 „ „ Anvers 1 „ „ Caen 1 „ „ Guernsey 1 „ „ Honfleur 1 „ „ Fécamp 1 „ „ Redon 1 „ „ Rouen 1 „ „ Rochelle 1 „ „ S.t Brieux 64	62,185 bar. fer, pes. 9321 Sk.d 5 l.s 6 26,751¼ Douz. planches 7,432 pièces poutres de sapin 5133 id madriers 1572 id esparres 318 id matereaux 274 id mats 320 id poutres de chêne 310 soix.e 27 pièces douves 150 pièces bois merrain de Holl.e 79 id poutrelles 36 id rames 1 id beaupres 713 Tonnes goudron 29 id poix 276 Skipp.d 9 l.s 9 écorce d'arbre (?) 24 paquets poils de bestiaux 3 Skipp.d 16 l.s soie de porc 11 Skip. 14 l.s 5 lb laine 12 Loofs seigle	2886 Skip. 9 l.s 4 lb chanvre 82 id 16 id „ étoupe 48 pièces toile à voile 48 id Ravendoue 16 Lisp. 5 lb Cordages 10 Skip.d 12 l.s 10 lb lin 41 balles plumes 56 balles id à écrire 78 lb cobalt 250 plaques cuivre 3 Sk.d 4 l.s 10 lb cire 2 „ 8 „ 12 potasse 2 „ 3 „ 13 Suif 1 Caisse lithographie 895 Sk.d 16 Lisp. 16 lb fers		12,745	„	2,865	„
49	hanovriens dont:	13 vent.t de Petersbourg 12 „ „ Danzig 11 „ „ Riga 6 „ „ Memel 5 „ „ Liebau 1 „ „ Stettin 1 „ „ Wybourg 49 dont:	10 all. à Bordeaux 8 „ „ Dunkerque 7 „ au Havre 6 „ à Caën 4 „ „ S.t Malo 3 „ „ Nantes 3 „ „ Rouen 2 „ „ Bayonne 2 „ „ Boulogne 2 „ „ Cherbourg 1 „ „ Dieppe 1 „ „ S.t Servant 49	15627 pièces planches de Prusse 14798 id madriers 1849 id poutres de sapin 1508⅚ Douz. planches 2242 pièces poutres de chêne 706 id esparres 625 soix. 29 pièces douves 394 pièces mats 303 id matereaux 256 id poutrelles 200 id manches de gaffe 80 id préceintes 46 id bois torlu 26 id bois de construct.on navale 12 id bois de frêne 420 Skippund fer 367 pièces Ravendoue 306 id toile de flandre 73½ Skipp.d Cordages. 24 pièces toile à voile	2826 quint. 67 lb Zinc en 8478 plaq. 640 Skippund cuivre 1811 Tonnes graine de lin 1185 Skippund Suif 779 barriq. eau de vie 450 balles poils de vache 353⅔ Skipp.d potasse 3466⅞ id chanvre 32 balles id 30 quintaux id 775 Tonnes farine de from.t 80 Skipp.d étoupe 708 Chetw. graine de lin 41⅒ Skippund laine 195 Skip. 3 lisp. 4 lb lin 10⅕ id poils de Chèvre 2 Skippund, 13 lisp. 10 lb plumes à lit 15 lispund 30 balles id à écrire 1 boite de thé 3⅙ Skippund poussière d'ambre		7,475	„	2313½	45
24	danois dont:	7 ven.t de Petersbourg 3 „ „ Copenhague 3 „ „ Wybourg 2 „ „ Stettin 2 „ „ Sundswall 1 „ „ Helsingfors 1 „ „ Hernösand 1 „ „ Landscrona 1 „ „ Liebau 1 „ „ Memel 1 „ „ Piteå 1 „ „ Riga 24 dont:	8 all.t à Bordeaux 2 „ „ Boulogne 2 „ „ Dieppe 2 „ „ Marseille 2 „ „ Paimboeuf 1 „ „ Alger 1 „ „ Bayonne 1 „ „ Cette 1 „ „ Dunkerque 1 „ en france 1 „ au havre 1 „ à Nantes 1 „ „ Paimpool 24	3309 pièces planches de Prusse 2713½ Douz. planches 1190 Soix. 5 pièces douves 166 pièces madriers 90 id poutres de Chêne 75 id id de sapin 40 id mats de bateau 2 id matereaux 2135 Tonnes goudron 900 id poix 600 id graine de lin 1651 id avoine 120 lasts écume de sucre 3 barriq. soie de porc 2 Chargemens noir animal	1845 9/10 Skippund chanvre 450 pièces toile d'étoupe 137 id id à voile 45 Skip.d 14 lisp. 8 lb Suif 20 Degger de peaux 4 Skippund 17 lisp. 14 lb Cordag. ⅗ id lin 1 paquet de livres ½ anker de Rum		3,383	„	696½	30
20	lubeckois dont:	7 vent. de Lubeck 5 „ „ Petersbourg 4 „ „ Wybourg 3 „ „ Stettin 1 „ „ Riga 20 dont:	18 all.t à Bordeaux 1 „ en France 1 „ à Lisbon 20	17960 pièces planches de Prusse 3141 Douz. planches 2867 soix. 27 pièces douves 781 Tonnes goudron 577⅘ Sk.d chanvre 422 id étoupe 408 Skippund fer 300 pièces de vieux barriques	284 pièces toile à voile 270 Skippund Cuivre 270 pièces madriers 172 id poutres en sapin 140 lasts de froment 56 pièces poutres en chêne 39 id cercles à barriques 11 barriques de vin		3,013	9	941	40
2	Sardes dont	1 vent.t de Stettin 1 „ „ Sundswall 2 dont:	1 all.t à Bordeaux 1 „ „ Marseille 2	353 Douz. planches 132 Soix. 36 pièces douves 13 pièces poutres de sapin	6 matereaux 6 mats		388	„	28½	18
113	Suédois dont:	69 ven.t de Stockholm 11 „ „ Gefle 7 „ „ Westerwick 6 „ „ Söderhamn 4 „ „ Carlshamn 3 „ „ Sundswall 2 „ „ Danzig 2 „ „ Hernösand 2 „ „ Wisby 1 „ „ Carlscrona 1 „ „ Friedrichsham 1 „ „ Malmöe 1 „ „ Norköping 1 „ „ Petersbourg 1 „ „ Skeleftea 1 „ „ Umeå 113 dont:	25 all.t à Marseille 22 „ en france 11 „ à Cette 10 „ „ S.t Brieux 5 „ „ Calais 4 „ „ Bordeaux 4 „ „ Rouen 3 „ „ Brest 3 „ „ Gibraltar 3 „ au havre 3 „ à Honfleur 3 „ St Malo 2 „ „ Cherbourg 2 „ „ Dieppe 2 „ „ Nantes 2 „ „ Paimboeuf 2 „ „ Redon 2 „ „ Toulon 1 „ „ Alger 1 „ „ Dunkerque 1 „ „ Granville 1 „ „ Morlaix 1 „ „ Oran 113	164753 barres fer = 33737 Sk.d 1 L.s 4 lb 196,352½ Douz. planches 2,097 pièces poutres de sapin 1,458 id planches de Prusse 680 id madriers 272 id esparres 216 soix. 16 pièces douves 100 pièces cercles 74 id rames 57 id mats 30 id poutres de chêne 19 id matereaux 3 id anspects 2 id poutre de bouleau	1693 Skippund 19 Lispund 6 lb Cuivre 119 id 14 L.s 4 lb 3 pièces acier 1475 Tonnes goudron 567 id poix 750 lb Kobalt 503 aunes 3 pièces de toile 410 pièces peaux de lièvre 32 paires de bottes 24 lb Kobalt 17 lispund 14 lb potasse 17 id alun 15 lb baies rouges 2 petites portions écume de sucre 1 Lab et 1 paq. livres 1 Lade porphyr		18,502.	„	4844	28
55	Russes dont:	14 ven.t de Björneborg 7 „ „ Uleaborg 7 „ „ Gl. Carleby 6 „ „ Wasa 5 „ „ Abo 3 „ „ Helsingfors 3 „ „ Liebau 2 „ „ Borgå 2 „ „ Brahestadt 2 „ „ Jacobsstadt 2 „ „ Riga 1 „ „ Petersbourg 1 „ „ Sundswall 55 dont:	28 all. en France 13 „ à Marseille 2 „ „ Bordeaux 2 „ „ Dieppe 2 „ „ Honfleur 2 „ „ Morlaix 1 „ „ Cette 1 „ au havre 1 „ à Nantes 1 „ „ Paimboeuf 1 „ „ S.t Valery 1 „ „ Bayonne 55	19862 7/10 Douz. planches 3730 pièces pout. de sapin 912 anspects 907 esparres 465 madriers 360 manches de gaffe 240 mats 100 perches 29 matereaux 28 soix. douves 10 bois d'ancres 6 pièces rames 5 pièces beaupres	13969½ T.s goudron 1579 Tonnes poix 3720 id graine de lin 1641 bar. fer pes. 2155 Sk.d 8 l.s 2 lb 1624 barres de fer 120 pièces de fer p.r 12 pouds 30 lb 579 lispund 6 lb potasse 177 Skippund 10 lb chanvre 8⅓ Chetwerts id 8 Douz. bois d'essieux 2 Chargem.ts bois et goudron 100 Skippund cuivre		14,500½	„	1559	24
44	hollandais dont:	16 ven.t de Petersbourg 10 „ „ Danzig 5 „ „ Riga 4 „ „ Lubeck 3 „ „ Stettin 2 „ „ Konigsberg 2 „ „ Memel 1 „ „ Copenh. 1 „ „ Swinemün. 44 dont:	10 all. à Rouen 9 „ „ Nantes 6 „ „ Bordeaux 5 „ „ Dunkerque 4 „ au havre 3 „ à Granville 2 „ „ Boulogne 1 „ „ Brest 1 „ „ Calais 1 „ „ Caën 1 „ „ Dieppe 1 „ „ Toulon 44	27063 plaq. Zinc pes. 16954 quint. 44 lb 2281 Loof. noir animal 360 barriq. id 4 Chargem.ts id 3295⁄10 Skippund Chanvre 3813 Pouds 30 lb id 1245 Tonnes graine de lin 7½ lasts 43 Scheffler id. 2094/10 Skippund cuivre 570 Skipp.d 9 lisp. 8 lb fer 230 rouleaux toile 180 Tonnes goudron 150 id poix 14 barriques soie de porc 66 9/10 Skippund suif une partie de viande	3763 pièces madriers 1760 id poutres en sapin 1155 id mats 965 id poutres en chêne 856 id planches de Prusse 525 id esparres 667 soix. 23 pièces douves 37 pièces matereaux 35 id anspects 17 id poutrelles 2 lasts de bordellons 129 caisses divers 72 Skippund fil de lin 13 id 14 lispund lin 4 Caisses tableaux 2 balles crin de chevaux		5005½	„	2632	10
20	mecklbg. dont:	7 vent. de Riga 7 „ „ Petersbourg 2 „ „ Danzig 1 „ „ Liebau 1 „ „ Memel 1 „ „ Narva 1 „ „ Wybourg 20 dont:	8 all. à Bordeaux 4 „ „ Dunkerque 3 „ au havre 2 „ à Rouen 1 „ „ Cherbourg 1 „ „ Honfleur 1 „ „ S.t Servant 20	11134 pièces planches de Prusse 13292 id madriers 943 id poutres de sapin 900 id bordillons 714 douz. planches 430 pièces poutres de chêne 108 id bouts de planches 107 id bois torlu 50 id esparres 40 id bois noueux de chêne 307 Soix. 35 pièces douves 25 pièces planches de lambrissage 23 id matereaux 1 id mat 756 Skipp.d 7 lisp.d 2 lb Chanvre 449 pièces toile à voile 80 id id de flandre	2600 Skippund fer 2550 ton.x graine de lin 2400 id Chenevis 1067 quint.x 96 lb Zinc en 2920 plaq. 600 lb colle de poisson 365½ Skippund suif 293½ Degger peaux 280 Skippund cuivre 150¾ id potasse 44 balles plumes à écrire 26 quint.x 28 lb poussière d'ambre 61 Skip. 6 lisp. 10 lb laine 23 id 19 „ 10 „ crins 16 id 18 „ 5 „ poils de Vache 4 7/10 id poils de chèvre 2 balles peaux de renards.		2,719	7	1369½	36
8	Brémois dont.	5 vent. de Petersbourg 2 „ „ Stettin 1 „ „ Riga 8 dont:	5 all.t à Bordeaux 2 „ „ Rouen 1 „ „ Bayonne 8	11,309 plaq. Zinc = 1804 quintaux 3,050 Douz. planches de Prusse 2,837 pièces madriers 719 6/10 Skippund Chanvre 450 id cuivre	435½ Douz. planches 376 soix, 30 pièces douves 192 Skippund 13 lispund étoupe 90 pièces bois de bouleau 35 Skippund Suif		880	„	563½	12
7	Napolitains dont:	3 ven.t de Stettin 2 „ „ Memel 1 „ „ Narva 1 „ „ Riga 7 dont:	5 all.t à Bordeaux 1 „ „ Cette 1 „ au havre 7	10,604 pièces madriers 2,389 soix. 28 pièces douves 1,197 pièces planches de Prusse 555 id id de chêne 166 id poutres d'id	250 pièces toile d'étoupe 20 id mats 1 Colli / 1 Barriq. contenant des douves usées.		1,927	„	236½	12
5	Oldenbg. dont	3 all.t à Rouen 2 „ „ Bordeaux 5 avec	3032 quintaux zinc 76 lb en 9,609 plaques 317 Douzaines de planches 315 Skippund de chanvre 105 pièces poutres de chêne	3 venant de Stettin 1 „ „ Liebau 1 „ „ Wybourg 5.			266	„	280½	24
4	hambourg dont:	2 vent.t de Wybourg 1 „ „ Narva 1 „ „ Petersbourg 4 dont:	3 all.t à Bordeaux 1 „ „ Rouen 4	12,027 pièces planches de Prusse 481 10/12 Douzaines de planches 300 Skippund cuivre 298 7/10 Skippund Chanvre			563	„	437	„

913

Supplément au Tableau de la navigation et du Commerce de France avec la Baltique en 1834.

Nombre de navires	Nations	Provenance	Destination	Chargement	valeur approx.	Tonnage	Droits du Sund	Observations
11	Prussiens dont:	9 vents de Stettin 1 " " Memel 1 " " Colbergerm. 11 dont	7 all.t à Bordeaux 3 " au Havre 1 " à Crotoy 11	2482 soixant.s 30 pièces douves 632 pièces planches de chêne 585 id madriers 417 id poutres de chêne 395 id bois □ de chênes 269 id planches de Prusse 80 id mats 23 id poutres de sapin 5 Colis de meubles 1 Chargement de bois 1060 paquets de lin 69 balles } chanvre 14 paquets } 430 Tonnes graine de lin 310 quint.x 86 lb zinc		1566 Tonn.x	207½ Rdsp. 18 Stüv	
4	lubeckois	4 ven.t de Lubeck	4 all.t à Bordeaux	1145 Skippund 8 lispund 2 lb Chanvre 65 — 10 — 15 — étoupe 100 Tonnes goudron 558 8/12 Douzaines de planches 566 pièces clous de bois 220 Ring 86 pièces douves 2⅔ id de bois d'enfonceure.		179 Tonneaux	150½ Rdsp. 18 Stüv	
3	danois dont	1 ven.t Copenhague 1 " " Liebau 1 " " Wybourg 3	1 all.t à Bordeaux 1 " en France 1 " à Marseille 3 dont	362 Douzaines de planches, y. des madriers 107 id de planches 590 Tonnes graine de lin 300 id poix 3 Skippund cordages 3 pièces toile Ravendouc		335 Tonn.x	78 Rdsp. 6 Stüv	
2	suédois dont	1 ven.t de Liebau 1 " " Stockholm	1 all.t à Paimbœuf 1 " " Paimpool	815 Skippund 3 Lispund 10 lb fer 700 Tonnes graine de lin 304½ Douzaine planches		252½ Tonn.x	95½ Rdsp. 30 St.	
1	Brêmois	Stettin	Bordeaux	546 soix. 30 pièces douves 25 Skippund 64 lb Zinc		75 Tonn.x	14 Rdsp. 18 Stüv	
1	hanovriens	Stettin	Bordeaux	148 pièces planches de Prusse 137 id poutres de sapin 88 soix. 28 pièces douves		170 Tonn.x	8 Rdsp. 8 Stüv	
1	holland.s	Stettin	Bordeaux	159 5/8 soixant. douves		30 Tonn.x	7 Rdsp. " St.	
1	Mecklenbg.	Stettin	Nantes	450 pièces planches de Prusse 289 id poutres de sapin		160 Tonn.x	1 Rosonob. 22 Rdsp. " St.	
1	Russe	Borgå	Bordeaux	387½ Douz. planches 23 pièces mats		50 Tonn.x	8½ Rdsp. " St.	

915

La Pomone, Capᵉ.
naufragé

Le Jeune Emile, Capᵉ Liard
naufragé dans le golfe de Riga au mois d'Octobre 1835

le Benjamin, Capᵉ Lecorner
condamné comme innavigable par suite d'avarie

la Bonne aventure, Capitaine Larché
naufragé sur la côte de Steen, Ile de Selande le 8 Décembre 1835 et condamné le 13 comme innavigt.

la Zenaide, ~~Capᵉ~~ la Zénaide, Capᵉ Laumone
naufragé près de Cronstadt en Novembre

Résumé comparatif de la Navigation de la France avec la Baltique par le Sund par Navires français pendant les années 1830, 1831, 1832, 1833, 1834 et 1835

Années	Navires venant de la mer du Nord						Navires venant de la Baltique						Total général				Terme moyen du nombre de tonneaux de mer par homme d'équipage
	chargés	sur lest	Total	Tonnage	Equip.	passag.	chargés	sur lest	Total	tonnage	équipag.	passag.		Tonnage	équipag.	passag.	
1830	44	54	98				99	"	99				197	27,832	1,671		16 tx 2/3
1831	18	17	35				40	"	40				75	9,933	623		15 tx 11/12
1832	65	53	118	15,342	839		113	"	113	14,666	884		231	30,008	1,723		17 tx 3/7
1833	43	17	60	8,594	507		64	"	64	9,048	538		124	17,642	1,045		16 tx 7/8
1834	40	14	54	7,194	436	71	61	"	61	7,777	483	31	115	14,971	919	102	16 " 3/11
1835	46	30	76	10,510	626		70	"	70	9,864	575		146	20,374	1,201		16 " 13/14

317

918

Navigation française (par) dans le détroit du Sund

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 30 Juin 1835

Navires français se rendant de la mer du nord dans la Baltique

Numéros d'ordre Navires Chargés	Lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des capit.	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
	1	10 Avril	Rosé, J.M.S.	Eale	Brig	162	9	St Malo	St Malo	Petersbourg	Sur lest
1		23 id	Guillet, Jean	Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	
2		27 id	Nissen	Louise	brig	163	8	Dunkerque	Dunkerque	id	
3		27 id	Christiaens L.E.	Semaphore	id	132	7	id	Bordeaux	id	
4		9 Mai	Esnol, J.	Ariane	id	79	6	havre	havre	id	vin de Champagne &a
5		" id	Ledoré	Antoinette	Ch. Mée	77	7	auray	Bordeaux	id	vin, Cochenille &a
6		11 id	Hebert, N.	Czar Pierre	brick	176	10	Rouen	Rouen	Riga & Petersb.	
7		" id	Leloz, J.N.	Louise	id	267	12	Brest	id	Petersbourg	Tabac, vin &a
8		" id	Roux, J.	Jeune Dauphin	id	77	6	Blaye	Bordeaux	id	
	2	" id	Merlin, J.J.	Commerce	id	177	9	Dunkerque	Dunkerque	id	s/lest
9		12 id	Aussan, P.	Deux frères	id	76	6	Ile d'Oleron	Rouen	Stettin	vin de Champagne
10		" id	Gautier	Louise	3 mats	211	11	Cette	havre	Petersbourg	Chardons
11		" id	Debaulle, P.F.	L'intrépide Camille	id	242	12	Rouen	Rouen	id	vin &a
12		" id	Camelin, F.E.	Bonne mère	brick	161	7	id	id	id	vin et chardons
13		" id	Gauvin, J.A.H.	Reunion	id	167	9	Dunkerque	Dunkerque	id	vin de Champagne
14		13 id	Gay, M.	Alexandre	brick Goelette	120	7	Bordeaux	Rouen	Danzig	
15		14 id	Fremont, L.G.	Fulgor	brick	221	12	Havre	Havre	Petersbourg	
16		24 id	Chassenez	Laure	id	76	7	Bordeaux	Bordeaux	id	
	3	" id	Leprêtre, P.	Clarisse	Goelette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	s/lest
17		25 id	Damiens, A.J.	Deux Adèle	brick	171	10	havre	havre	id	
	4	25 id	Le Vasseur	Sophie	galte	205	10	Dunkerque	Dunkerque	id	s/lest
18		30 id	Clemenceau	Louise	brick	179	9	Rouen	Rouen	Libau	vin de Champagne
	5	31 id	Vanpent	les louises	Goël	136	8	Dunkerque	Dunkerque	Petersbourg	s/lest
19		1 Juin	Lefort E.O.	Adèle Celina	id	109	7	Rouen	Rouen	id	vin, Chardons &a
	6	3 id	Legras, C.J.F.	bonne aventure	3 mats	179	10	Dieppe	Dieppe	id	s/lest.
20		6 id	Aubin, P.A.	Celestine	Brick	163	9	St Malo	Rouen	id	vin & Chardons
21		10 id	Parentot, P.P.	Nérée	3 mats	148	9	havre	havre	id	Chardons, vins, indigo &a
22		11 id	Rieau, Fran.	Anne	brick	77	8	Nantes	Noirmoutier	Narva	sel
	7	12 id	Lacouture	Rose Amélie	id	170	10	Bayonne	hambourg	Riga	s/lest
	8	" id	Loir, P.	Achille	id	143	8	Cherbourg	Cherbourg	Petersbourg	id
23		" id	Gaudin, M.L.	messager	dogre	110	7	Rouen	havre	id	vins &a
24		14 id	Locuil, J.L.	Navigateur	brick	154	9	Calais	Rouen	id	Chardon & vin
25		20 id	Gouridet, E.	Renard	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vins
26		21 id	Lemarchand	L'Etoile du nord	id	79	7	havre	havre	Rostock	vins mélasse
	9	26 id	Demay C.S.	Iris	id	110	7	Dunkerque	Boulogne	Petersbourg	s/lest
	10	" id	Noël	Theodore	id	191	8	St Malo	Rouen	id	id
	11	27 id	Lecanuiat, Y.	Ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id	id
27		" id	Corvillot	Hélène Marie	Ch. Mée	78	7	auray	Bordeaux	id	vin, papier, bois de Ste marthe
28		28 id	Darlan J.B. J.F.	Nouvelle Eliza	goelette	77	7	Bordeaux	Bordeaux	id	
	12	" id	Latruite, P.A.	Saumon	brig	71	7	St Malo	St Malo	id	s/lest

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord

Numéros d'ordre Navires Chargés	Lest	Date de l'expédition	Noms & prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonn.	Equipage	Port de l'armement	Port de Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		14 Juin	Gay, M.	Alexandre	Br. Goel.	120	7	Bordeaux	Danzig	Rouen	lins & bois
2		19 id	Aussan P.	Deux frères	brig	76	6	Ile d'Oleron	Stettin	Bordeaux	bois merrain
3		25 id	Nissen J.J.	Louise	id	163	8	Dunkerq	Petersbourg	Dunkerque	cuivre, chanvre, potasse &a
4		28 id	Gautier W.	Louise	3 mats	210	11 et 7 p.	Cette	id	havre	cuivre, potasse, crin, soie de porc

Resumé comparatif

de la navigation française par le détroit du Sund pendt le 1er semestre des années 1830 à 1835 inclus.

Années	Navires français vent de la mer du Nord			Navires français vent de la Baltique			Total Général
	Chargés	en Lest	Total	Chargés	en Lest	Total	
1830	28	26	54	5	"	5	59
1831	3	16	19	2	"	2	21
1832	47	26	73	28	"	28	101
1833	26	8	34	10	"	10	44
1834	24	2	26	6	"	6	32
1835	28	12	40	4	"	4	44

Certifié exact et conforme aux livres tenus au Consulat

Elseneur le 7 Juillet 1835.

Le Consul de France

C. de la Roquette

1833 – 1er Sémestre

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusques et y compris le 30 juin 1833

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos des nav. chargés	Nos des nav. sur lest	Date de l'expéd.	Noms & prenoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèces	Tonnage	Équip.e	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1	"	6 Mai	Lemaître P.H.J.	la Flore	3 Mâts	232	12 & 4 p.	le Havre	le Havre	St Pétersbourg	vin, riz, coton librairie
2	"	id	Frémont, L.G.	le Fulgor	Brig	221	12 & 1 p	id.	id.	id	Coton, vin
3	"	id	Berneval, Am.	l'Edouard	id	151	9 & 2 p.	Rouen	Rouen	id	Vin et chardons
4	"	id	Dupuy, P.	la jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, cochenille, zocon
5	"	id	Loir P.	l'Emile	Brig	75	6	id.	id.	id	coton, plomb, bois de t.
"	1	id	Demay, Ch. J.	l'Iris	id.	110	6	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
6	"	7 id	Lecomte J.E.	la Thérèse	id	98	7	Rouen	Rouen	id	vin
7	"	id	Damiens, A.F	les deux Adèles	id	171	8 & 4 p	le Havre	le Havre	id	vin, coton, bois de teinture
"	2	8 id	Suts, P. F.	la jeune Olympe	id	118	7	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
"	3	id	Lachaud, C.V.	le Charles	id	145	8	id.	id.	id	id
"	4	12 id	Verrem, J.F.M.	le petit Emmanuel	id	150	8	id.	id.	id	id
"	5	14 id	Savalle J.E.	Saint Adrien	id	75	6	Fécamp	id	id	id
8	"	16 id	Gilles, P.J.	le Courrier	id.	189	10	le Havre	le Havre	id	Bois de campeche, coton
9	"	18 id	Aillet, J.M.J.	l'Alfred Marie	id	77	6	Saint Malo	Rouen	Riga	Vin
10	"	19 id	Homon, P.M.	la Zoé	Goëlette	67	7	Morlaix	id	Dantzig	id
11	"	id	Lenel, J.F.	Emelidor & Julie	Sloop	56	6	Bordeaux	id	Stettin	id
12	"	20 id	Audibert, B.J.	l'Edmond	Trois Mâts	268	13	Cette	Cette	Lubeck & St Péters	id et divers m.
13	"	24 id	Sarrasin, A	la Mathilde	Brig	107	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	id id
14	"	29 id	Trouide, J.N.M.	le Pierre Corneille	trois Mâts	237	12 & 3 p.	Rouen	Rouen	id	id id
15	"	3 Juin	Leprêtre, J.A.	la Clarisse	Brig	131	7	Boulogne	Bordeaux et Hambourg	id	Plomb, bois de teinture
16	"	9 id.	Noel, J.M.	la Foi	id.	139	7	Saint Malo	Rouen	id	Vin, chardons, parfum.
17	"	id	Mocaer, F.	l'Armand	id.	261	12	Rouen	id.	id	id id.
"	6	id	Merlier, B.J.	la Julie	id.	147	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	7	id	Berquin, J.F.	le Navigateur	id.	221	10	id.	id.	id	id
18	"	id	Benoist P.L.	la Louise	id.	109	8	Caen	Rouen	Riga & Copenhag.	vin chardon
19	"	id	Devot P.	la Susanne	id.	132	8	Calais	Dunkerque	St Pétersbourg	id
20	"	id	Esnol, P.	l'Ariane	id.	83	6	Cherbourg	le Havre	id.	vin, coton
21	"	10 id.	Painchaud, A.C.	la Julie	id.	110	7 & 3 p	Bordeaux	id	id	id
22	"	id	Guéroult J.A.	l'Auguste	id.	187	9 & 1 p.	le Havre	id	id	id
23	"	id	Lacouture, A.	le Pierre Amélie	id.	170	11	Bayonne	Bayonne	Lubeck et Rostock	vin et diverses m.ses
24	"	11 id	Comte C.	la Jenny	id	77	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	Bois de teinture, vinaigre
25	"	id	Morel, J.N.H.	les deux Frères	id	102	6 & 1 p.	Dunkerque	le Havre	id.	Coton, prunes, or
"	8	13 id.	Boone, C.F.	la Jenny	id	131	7	id	Dunkerque	id	Sur lest
26	"	19 id.	Ledoré P.M.	l'Antoinette	Chasse marée	77	7 & 1 p	Auray	le Havre	id	vin bois de campêche, cochenille
						4,745	277				

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Janvier jusques et y compris le 30 Juin 1833

Navires Français se rendant de la mer Baltique dans la mer du Nord

Nos des navires chargés	Nos des navires en lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	tonnage	Équipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1	"	12 janvier	Deuve S.	l'Hirondelle	Dogre	100	7	le Havre	Riga	Dunkerque	Graine de lin, plumes
2	"	11 Juin	Lachaud C. V.	le Charles	Brig	145	8	Marseille	St Pétersbourg	id.	Potasse, soies de porc
3	"	12 id.	Bizet	Constance	id.	139	9 & 10 p.	id.	id	le Havre	Chanvre, cuivre &a
4	"	13 id	Renaut L. A. C.	l'Augustin Victorine	id	77	7 & 1 p.	Rouen	id.	id.	Cuivre, cire, peaux &
5	"	15 id	Dupuy P.	la Jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	id.	Dunkerque	Potasse, colle de poisson &
6	"	21 id	Homon, P. M.	la Zoé	goelette	67	7	Morlaix	Dantzig	Rouen	Bois
7	"	26 id	Lenel J. F.	Emelidor en Julie	Sloop	56	6	Bordeaux	Stettin	id	Zinc, bois, suif
8	"	29 id	Damiens	les deux Adèle	Brig	171	8 & 4 p.	le Havre	St Pétersbourg	id	cuivre, potasse &
9	"	id	Aillet J. M.	Alfred-Marie	id	77	6	St Malo	Riga	St Malo	Chanvre
10	"	30 id	Galopin F. E.	le Messager	Dogre	109	7 & 5 p.	le Havre	St Pétersbourg	Rouen & le Havre	cuirs, laine, poils de chevre &
						1062	72				

Résumé

Navires français venant de

Mer du Nord			Baltique		
Chargés	Sur lest	Total	Chargés	Sur lest	Total
26	8	34	10	"	10

Total général

44

Comparaison du Commerce & de la navigation de la France par Navires Français du 1er Janvier au 1er Juillet 1830, 1831, 1832, 1833 par le détroit du Sund.

Années	Navires Français venant de la M. du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total général
	Chargés	en lest	Total	Chargés	en lest	Total	
1830	28	26	54	5	"	5	59
1831	3	16	19	2	"	2	21
1832	47	26	73	28	"	28	101
1833	26	8	34	10	"	10	44

1832.

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1er Juillet jusques et y compris le 31 Xbre 1833.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos des nav. chargés	Nos des nav. en lest	Date de l'expéd.	Noms & prenoms des capitaines	Noms des navires	Espèces	Tonnage	Equipe	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
27	„	6 Juillet	Bignon, P. S.	Adolphe	Brig	106	7	Bordeaux	Bordeaux	St. Pétersbourg	Vin, bois de teinture
28	„	8 id	Vatel, L.	Joséphine	3 Mâts	250	13	id	id	id	id
„	9	16 id	Olivier, J.	Duquesne	id	299	12 & p	Le Havre	Le Havre	id	Sur lest
„	10	18 id	Delamarre, L. D.	Le Racine	id	362	16	id	id	id	id
„	11	22 id	Latruite, L. A	Le Saumon	Brig	71	7	St. Malo	St. Malo	id	id
29	„	23 id	Hébert, Nicolas	Czar Pierre	id	176	11 & 9 p	Rouen	Rouen	id	Vin, librairie, horlogerie
30	„	id id	Ridoret (p. Blaize)	Courrier du Havre	id	73	8	Bordeaux	Bordeaux	id	id, bois de Campêche etc
31	„	24 id	Blondin, F. M	Jeanne d'arc	3 Mâts	194	10	Le Havre	Le Havre	id	prunes, campêche
„	12	id id	Fourny, L. J. N.	Estelle	Goélette	127	7	Boulogne	Boulogne	id	Sur lest
32	„	25 id	Magnan, F. V.	Hortense Eugénie	id	76	6 & 1 p	Le Havre	Rouen	id	Ocre, huile etc
33	„	id id	Fatome	Edmond	Brig	127	8	Rouen	id	id	Vin, eau-de-vie, Campêche
„	13	27 id	Lecornez, A. J. L	La Dorade	id-Goélette	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
„	14	17 Août	Leprêtre, J. A	La Clairisse	Goélette	131	7	Boulogne	Boulogne	id	id
34	„	18 id	Leblanc, G	La Seine	Brig	132	8 & 4 p	Rouen	Honfleur	id	Chardons, Vin, Vitriol
35	„	id id	Romel, L. J. J.	Jeune Hortense	Galéasse	116	7	Dunkerque	Dunkerque	id	Cordes à carder
36	„	21. id	Deheulle, P. F.	L'Intrépide Canaris	3 Mâts	242	12 & 1 p	Rouen	Rouen	id	Ocre, Vitriol, divers
„	15	id id	Thiboudois, P. T.	Joséphine	Goélette	79	7	Honfleurs	Honfleurs	id	Sur lest
„	16	25 id	Quilbé, F. G. F.	Jeune Armande	Sloop	69	5	Caen	Havre	Riga	id
37	„	id id	Trubert, J. F.	La Félicité	Brig	166	9	Cette	Cette	St. Pétersbourg	Vin & divers
38	„	id id	Bizet	Constance	id	139	9 & 7 p	Le Havre	Le Havre	id	id, Librairie etc
39	„	10. 7bre	Fremont, L. G	Fulgor	id	221	12 & 6 p	id	id	id	Vin, canelle etc
„	17	26 id	Gekière, G. M	Benjamin	id	165	10	Dunkerque	Dunkerque	Riga	Sur lest
40	„	1 Octobre	Bélégnic, C. G.	Émilie	Goélette	84	7	Bayonne	Bordeaux	Petersbourg	Vin
41	„	4 id	Aéroult, C. A.	l'Aglaé	Brig	121	9 & 10 p	Rouen	Rouen	id	id, balottage
42	„	5 id	Pineau, F.	Le Maine	id	77	8	Noirmontier	id	id	Vin
43	„	8 id	Lefort, O. E.	Adèle Celina	Goélette	98	7	Rouen	id	id	Chardons, vin, librairie
						3,849	230				

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord

Nos des nav. chargés	Nos des nav. en lest	Date de l'expéd.	Noms & prenoms des capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Equipe	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
11	„	10 Juillet	Loir, F.	Emilie	Brig	75	6	Bordeaux	St. Pétersbourg	Dieppe	Fer, chanvre
12	„	13 id	Fiets, P. F.	Jeune Olympe	id	118	7	Dunkerque	id	id	id, potasse, chanvre
13	„	14 id	Leprêtre, J. A	Clairisse	Goélette	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, suif etc
14	„	id id	Berneval, A	Edouard	Brig	151	9 & 10	Rouen	id	Le Havre & Rouen	Cuivre, chanvre etc
15	„	16 id	Fremont, L. G	Fulgor	id	221	12 & 7 p	Le Havre	id	id	id, id, toiles
16	„	id id	Lavalle J. F.	St. Adrienne	id	75	6	Fécamp	id	Fécamp	id, id
17	„	17 id	Demay C. J	Iris	id	110	6	Boulogne	id	Le Havre	id, id Suif
18	„	19 id	Verem, J. F. M.	Petit Emanuel	id	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	Graine de lin, potasse etc
19	„	id id	Lemaître, P. H. S.	Flore	3 Mâts	232	12	Le Havre	id	Le Havre	Cuivre, chanvre, graine
20	„	id id	Troude, J. N. M.	Pierre Corneille	id	237	12	Rouen	id	Rouen	Cuivre, suif, potasse, chanvre
21	„	id id	Comte, C.	Jenny	Brig	77	7	Bordeaux	id	Dunkerque	grain de lin, plumes
22	„	id id	Lecomte, F. E.	La Thérèse	id	98	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, fer, chanvre etc
23	„	id id	Lefrançois, J. J. A	Le Normand	id	168	10	Cherbourg	id	Le Havre	id id id
24	„	25 id	Gilles, F. J.	Courrier	id	189	10	Le Havre	id	id	id, chanvre, Suif
25	„	30 id	Noel, J. M	La Foi	id	139	7	St. Malo	id	St. Malo	Chanvre, fer
26	„	2 Août	Sarrazin, A	Mathilde	id	107	7	Bordeaux	id	Le Havre	Cuivre, Suif, crins etc
27	„	id id	Merlier, B. J.	Julie	id	147	8	Dunkerque	id	Granville	fer, chanvre
28	„	id id	Ledoré, F. M	Antoinette	Chasse Marée	77	7	Auray	id	Bordeaux	Cuivre, chanvre, fer
29	„	id id	Painchaud, M.	Julie	Brig	110	7	Bordeaux	id	Havre	id, id. Suif
30	„	id id	Benoist, P. C.	Louise	id	109	7	Caen	Riga	Rouen	Chanvre, peaux etc
31	„	7 id	Lacouture, A	Pierre Amélie	id	170	11	Bayonne	Lubeck & Riga	Dunkerque	Graine de lin etc
32	„	11 id	Berguin, J. F.	Navigateur	id	221	10	Dunkerque	St. Pétersbourg	Le Havre	chanvre, cuivre etc
33	„	12 id	Esnols, F.	L'Ariane	id	83	6	Cherbourg	id		cuivre, potasse, chanvre
34	„	14 id	Boone, C. F	La Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	Boulogne & Fécamp	cuivre, chanvre
35	„	16 id	Devot, P.	Susanne	id	132	8	Calais	id	Le Havre	id id Suif
36	„	27 id	Audibert, B. J.	Edmond	id	268	13	Cette	Lubeck & id	id	id id id
37	„	id id	Mocaer, J	Armand	id	261	12	Rouen	id	id	id, Suif, potasse
38	„	id id	Morel, J. N. H.	Deux frères	brig-Goélette	102	8 & 1 p.	Dunkerque	id	Dieppe & Havre	id, chanvre etc
39	„	id id	Guéroult, F. A	Auguste	Brig	187	9	Le Havre	id	Rouen	id, id Suif
40	„	1 Septbre	Latruite, L. A	Saumon	id	71	7	St. Malo	id	St. Malo	Chanvre
41	„	7 id	Delamarre, L. D	Racine	3 Mâts	362	16 & 3 p	Le Havre	id	Le Havre	Cuivre, fer, chanvre
42	„	8 id	Hébert	Czar Pierre	Brig	176	11 & 8 id	Rouen	id	Rouen	id, Suif, potasse
43	„	9 id	Vatel, L.	Joséphine	3 Mâts	250	13	Bordeaux	id	Nantes & Bordeaux	id, id fer
44	„	id id	Fourny L. J	Estelle	Goélette	127	7	Boulogne	id	Boulogne	Suif, chanvre, graine de lin
45	„	id id	Fatome	Edmond	Brig	127	8	Rouen	id	Le Havre	Suif
46	„	10 id	Olivier, J.	Duquesne	3 Mâts	299	12	Le Havre	id	id	Cuivre, id, Potasse
47	„	13 id	Bourdieu, P.	Julie	Galéasse	74	6	Dunkerque	Riga	id	Chanvre, huile
48	„	16 id	Lecornez, A. J. L	Dorade	Brig-Goél.	148	8	id	Petersbourg	id	Cuivre, suif, potasse, toile
49	„	id id	Ridorez, B.	Courrier du Havre	Brig	73	8	Bordeaux	id	St. Malo & Bordeaux	id, id, chanvre, cordage
50	„	17. id	Magnans F. V.	Hortense Eugénie	Goélette	76	6	Le Havre	id	Le Havre	id, potasse Suif
51.	„	20 id	Leprêtre, J. A	Clairisse	Brig-id	131	7	Boulogne	id	Boulogne	Chanvre, graine de lin
52.	„	21. id	Bignon, P. S.	Adolphe	Brig	106	7 & 4 p.	Bordeaux	id	Le Havre	Cuivre, Suif, Chanvre
53.	„	26 id	Blondin, F. M.	Jeanne d'Arc	3 Mâts	194	10	Le Havre	id	id	id, id, potasse etc
54	„	7. Octobre	Bizet	Constance	Brig	139	9 & 4 p	id	id	Rouen	id, laine potasse
55	„	8 id	Romel, L. J. A.	Jeune Hortense	Galéasse	116	7	Dunkerque	id	Dunkerque	potasse, graine de lin
56	„	id id	Deheulle	L'Intrépide Canaris	3 Mâts	242	12	Rouen	id	Le Havre	Cuivre, suif, potasse, laine
57	„	19 id	Quilbé	Jeune Armande	Sloop	69	5	Caen	Riga	Dieppe	graine de lin, Suif etc
58	„	24 id	Frémont, L. G	Fulgor	Brig	221	12	Le Havre	Petersbourg	Le Havre	Cuivre, suif, chanvre etc
						7277	417				

Navires français se rendant de la Mer Baltique dans la mer du Nord.

Nos des Navires chargés	Nos des Nav. en lest	Date de l'expédition	Noms & prenoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement.
59	"	26 Octobre	Traubert	La Félicité		166	9		Pétersbourg	Havre	Cuivre, Suif, potasse
60	"	id id	Leblanc	La Seine	Brig	138	8		id	Havre & Rouen	id, potasse laine
61	"	27 id	Thiboudois, P.F.	Joséphine	Goélette	79	7	Honfleur	id	Le Havre	fer, cuivre, potasse, etc
62	"	6. 9bre	Gekiere	Benjamin	Brig	165	10	Dunkerque	Riga	Dunkerque	Graine de lin
63	"	15 id	Pineau F.	La Maine	id	77	8	Noirmoutier	St. Pétersbourg	Nantes	Noir animal
64		id id	Bélequie	Emilie	Goélette	84	7	Bayonne	id	Le Havre	cuivre, Suif, laine
						709	49				

Tonnage et équipage en 1833

	Mer du Nord		Baltique	
	Tonnage	Equipage	Tonnage	Equipage
du Nord	8,594	507	9,048	538
de la Balt.	9,048	538		
	17,642	1,045		

Résumé

Navires français venant

Mer du Nord			Baltique		
chargés	sur lest	Total	chargés	sur lest	Total
43	17	60	64	"	124

Total général

Comparaison du commerce & de la navigation de la France par navires français du 1er Janvier au 31 Décembre 1830, 1831, 1832, 1833 par le détroit du Sund.

Années	Navires français venant de la mer du Nord			Navires français venant de la Baltique			Total général
	chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830	44	54	98	99	"	99	197
1831	18	17	35	40	"	40	75
1832	65	53	118	113	"	113	231
1833	43	17	60	64	"	64	124

1832

923

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 1.er Janvier jusques et y compris le 19 Juin 1832.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

N.os d'ordre des navires chargés	N.os d'ordre des nav.es en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1	"	17 mars	Coudere	l'Alerte	Brig goëlette	123	8	Calais	Cette	Stettin	Vin en bouchons
2	"	22 avril	Eahet	le Cid	Brig	77	6	Nantes	Dunkerque	Copenhague	Sucre en houille
"	1	id.	Noel	le Théodore	id.	190	10	St Malo	Amsterdam	Riga	Sur lest
3	"	id.	Dupuy	la jeune Adèle	Galéasse	121	7	Dunkerque	Bordeaux	Stettin	vin en bois campêche
"	2	id	Magnan	Hortense-Eugénie	Goëlette	76	6	Bordeaux	St Valery en C.	St Pétersbourg	Sur lest
"	3	id	Beauvois	la Liane	id	120	7	Dunkerque	Boulogne	id.	idem
4	"	23 id.	Pasquier	le César	Brig	185	12	Havre	Havre	id	vin, coton &c
5	"	24 id.	Vasselin	la Désirée	3 mats	186	9	Dieppe	Honfleurs	Rostock	Sucre
6	"	25 id	Vexier	l'Aglaé	Brig	128	8	Havre	Havre	Pétersbourg	vin, chardons &c
7	"	26 id.	Le Gallic	Louise Félicité	Brig. Goé.	115	8	Bordeaux	Bordeaux	Stettin	vin, esprit, campêche
8	"	id.	Guégand	la jeune Julie	Dogre	77	7	Nantes	Nantes	id	Sucres, syrops &c
9	"	id	Gauvin	la bonne mère	Galéasse	149	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
10	"	id	Larcheveau	l'Utile	Brig	60	6	Bordeaux	Bordeaux	Id	vin, rocou, campêche
"	4	id.	Vangendt	les Louises	Goëlette	135	8	Dunkerque	Dunkerque	Id.	Sur lest
11	"	27 id.	Sarrasin	la Mathilde	Brig	107	7	Bordeaux	Bordeaux	Stettin	vin en bois St Domingue
12	"	id.	Le Doré	l'Antoinette	chasse-mar.	77	7	Auray	id.	St Pétersbourg	vin en vert de gris
"	5	29 id.	Le Comte	la Thérèse	Brig	98	7	Havre	Havre	Lubeck	Sur lest
13	"	id.	Constantin	le petit Eugène	id	78	6	Bordeaux	Bordeaux	Liebau	vin en bouchons
14		2 mai	Brouzon	l'Économie	id	160	10	Cette	Cette	Pétersbourg	vin
"	6	5 id	Legros	le Renard	id	264	12	Calais	Calais	id.	Sur lest
"	7	id	Granara	Pierre Antoine	id	118	8	Dunkerque	Dunkerque	id	id
"	8	id.	Nosten	l'Actif	id	141	8	id.	id.	id.	id
15	"	id	Lefèvre	la Neva	3 mats	175	10	Havre	Havre	id.	vin, campêche &c
16	"	id	Lecornez	la Dorade	Brig goél.	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	vin
17	"	id	Aubrée	la Célestine	Brig	163	9	Rouen	Cette	Rostock	vin
18	"	6 id.	Lemaître	l'Emma	id	166	9	Havre	Havre	St Pétersbourg	vin en march. div.
"	9	7 id.	Benoist	le Jeune Ernest	Dogre	77	6	Caen	Dunkerque	Riga	Sur lest
19	"	8 id.	Lavergne	l'Adelaïde	Brig	129	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
20	"	id	Floch	l'Eugène	id	71	7	St Malo	Cette	id.	vin, amandes, garance
21	"	10 id	Hebert	le Czar Pierre	id.	176	10	Rouen	Rouen	id.	Ocre et march. div.
22	"	id	Birot	Constance	id	139	9	Marseille	Marseille	id.	garance, amandes &c
23	"	id.	Labouchède	la Lise	Dogre	75	6	Bordeaux	Bordeaux	id.	vin
24	"	13 id	Deheulle	l'intrép.de Canarie	trois mats	242	11	Rouen	Havre	id	vin, ocre, chardons
25	"	id	Eon	le Jean Baptiste	Dogre	78	6	Havre	Cette	Stettin	vin
26	"	19 id.	Hue	la bonne mère	Brig	161	9	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin et chardons
27	"	id	Servet	l'Aimée	id	104	8	id	id	id	terre et chardons
28	"	22 id.	Beranger	l'Union	id	129	8	id	id	Dantzig	vin et chardons
29	"	25 id	Launay	l'Auguste	Dogre	62	5	Havre	id.	Riga	vin
30	"	26 id	Jourdan	l'Antigone	Brig	191	10	Auray	Bordeaux	Pétersbourg	vin, & autres m.
31	"	27 id	Maquero	la bonne Sidonie	id.	110	8	Vannes	St Valery s/S.	Copenhague	sel, vin & vinaigre
32	"	28 id	Dupeyras	la Lise	Goëlette	78	6	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	vin en liège
33	"	31 id	Chassenez	la Laure	Brig	76	7	id	id.	id.	vin
34	"	id.	Verrem	le petit Emmanuel	id	150	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	vin
35	"	1 Juin	Chezbonnel	l'Euterpe	id	141	8	Havre	Rouen	Dantzig	vin
36	"	3 id	Altazin	l'Armide	Brig Goél.	91	7	id	Havre	id	vin
37	"	4 id	Galopin	le Messager	Dogre	109	8	id	id	St Pétersbourg	march. divers.
"	10	id.	Lebeau	l'Euphrasie	Brig-g.	92	6	Caen	Caen	id.	Sur lest
"	11	id	Seignard	le Voyageur	chasse-m.	71	6	Vannes	Dunkerque	Memel	id
38	"	5 id.	Duve	l'Hirondelle	Dogre	100	7	Havre	Havre	Riga	vin
"	12	id	Delafosse	les deux frères	Brig	150	9	Granville	Granville	St Pétersbourg	Sur lest
"	13	id	Gillard	la jeune Céline	id	130	8	Bordeaux	Dunkerque	Riga	id
"	14	9 id.	Hervé	Henri-Marie	Lougre	78	6	St Malo	Havre		id.
"	15	15 id.	Boju	le Souvenir	Brig	79	7	Nantes	Nantes	St Pétersbourg	id
39	"	id.	Vranken	le nouveau Pizzer	Galéasse	77	6	Dunkerque	Honfleurs	id.	vin et chardons
40	"	16 id.	Sire	le Théodore	Brig	109	8	Le Croisic	Rouen	id.	vin et chardons
"	16	17 id	Pineau	la Marie	id	77	8	Nantes	Nantes	id.	Sur lest
"	17	id	Lecomniat	la ville de Caen	id	138	8	Caen	Caen	id.	id
41	"	18 id.	Ridoret	le Courrier du Havre	id	73	7	Bordeaux	Bordeaux	id.	vin
"	18	id	Gonnes	le Borée	id	122	8	Nantes	Calais	id.	Sur lest
"	19	id	Lacouture	le Sieur Amélie	id	170	10	Bayonne	Anvers	id	id
"	20	id.	Demay	l'Angéline		178	9	St Valery s/S.	St Valery s/S.	id	id
"	21	19 id	Bondon	l'Augustine		79	6	Bordeaux	St Malo	id	id
"	22	id.	Boone	la Jenny		131	7	Dunkerque	Dunkerque	id.	id

7780 390

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

N.os d'ordre des navires chargés	N.os d'ordre des nav.es en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
1	"	30 avril	Coudere	l'Alerte	Brig	123	8	Calais	Stettin	Havre	froment
2	"	6 mai	Eahet	le Cid	id.	77	7	Nantes	Copenhague	Dunkerque	fer, brai & goudron
3	"	21 id	Noel	le Théodore	id.	190	10	St Malo	Riga	id.	Seigle et orge
4	"	27 id.	Beauvois	la Liane	Goëlette	120	7	Dunkerque	Dantzig	Rouen	froment
5	"	28 id.	Le Comte	la Thérèse	Brig	98	7	Havre	Lubeck	id.	id
6	"	31 id.	Constantin	le petit Eugène	id	78	6	Bordeaux	Liebau	Bordeaux	froment & seigle
7	"	4 juin	Benoist	le Jeune Ernest	Dogre	77	6	Caen	Riga	Caen	froment et seigle
8	"	5 id.	Vexier	Aglaé	Brig	128	8	Havre	St Pétersbourg	Havre	fer, cuivre, seigle
9	"	6 id.	Magnan	Hortense Eugénie	Goëlette	76	6	Bordeaux	id.	Boulogne	froment
10	"	id.	Vangendt	les Louises	id.	135	8	Dunkerque	id.	Dunkerque	id &c
11	"	7 id.	Larcheveau	l'Utile	Brig	60	6	Bordeaux	id	Bordeaux	id.
12	"	id.	~~Sarrazin~~	Mathilde	id.	107	7	id	Stettin	Havre	id.
13	"	9 id.	Gauvin	la bonne mère	Galéasse	149	8	Dunkerque	St Pétersbourg	Dunkerque	chanvre et froment
14	"	id.	Le Doré	l'Antoinette		77	7	Auray	id.	Bordeaux	froment et toile à voile
15	"	10 id.	Le Gallic	Louise Félicité		115	8	Bordeaux	Stettin	id.	Bois
16	"	id.	Guégand	la jeune Julie	Dogre	77	7	Nantes	Id.	Nantes	id
17	"	id.	Dupuy	la jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	Id.	Havre	Bois et zinc
18	"	13 id.	Granara	Pierre Antoine	Brig	118	8	Dunkerque	St Pétersbourg	Dunkerque	Seigle
19	"	14 id.	Le Cornez	la Dorade	Brig goél.	148	8	id	id	id	Potasse, chanvre et march. diverses
20	"	15 id	Pasquier	le César	Brig	185	12	Havre	id	Havre	
21	"	17 id	Lavergne	l'Adelaïde	id.	129	8	Dunkerque	id.	id.	froment
22	"	18 id	Floch	l'Eugène	id	71	7	St Malo	id	Nantes	Seigle, bois de pin &
23	"	id	Bronzon	l'Économie	id	160	10	Cette	id	Dunkerque	froment, potasse, id
24	"	id	Nosten	l'Actif	id	141	8	Dunkerque	id	St Valery s/S.	froment

2760 174

Résumé

de la Mer du Nord

41 navires chargés
22 id. Sur lest
63

De la Baltique

24 navires chargés
24

87

Comparaison du commerce et de la Navigation de la France par navires français du 1.er janvier au 19 juin des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

Années	Navires français venant de la mer du Nord: chargés	sur lest	total	Navires français venant de la Baltique: chargés	sur lest	total	Total général des navires français	Observations
1830 ……	26	22	48	1	"	1	49	Il faut ajouter à 1832 4 navires venus et retournés par le Belt et le canal de Holstein: aller et retour 4.
1831 ……	3	16	19	"	"	"	19	
1832 ……	41	22	63	24	"	24	87	

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 20 Juin jusques et y compris le 17 aout 1832

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

Nos d'ordre des navres chargés	Nos d'ordre des navres en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
42	„	22 juin	Sévrier, Pierre	l'Espérance	Dogre	100	7	Bordeaux	Bordeaux	St Pétersbourg	vin
„	23	24 id.	Cleroult, michel	l'amélie d'amour	Dogre	72	6	Rouen	Calais	St Pétersbourg	S. Lest
43	„	id.	Berneval,	l'Edouard	Brig	151	8	id.	Rouen	id	vin et chardons
44	„	id.	Le François J. J. A.	le Normand	id	161	9	Cherbourg	Cette	Stettin	vin et bouchons
45	„	25 id.	Damiens, Antne fr.	les deux adèles	id	171	9 et 4 p	le Havre	le Havre	St Pétersbourg	vin et march. div.
„	24	id.	Corchuan, Joseph	le père courageux	chassemar.	76	8	Vannes	Dunkerque	id	Sur lest
„	25	26 id.	Noel, Jean Marie	le Théodore	Brig	191	10	St Malo	id.	id	id
46	„	id.	Bergey, Jean	marie Gabrielle	id.	79	7	Libourne	id	id	6 colis chardons
47	„	id.	Agasse, Jean, charl.	Eole	id	160	10 & 2 p	Rouen	Rouen	id	vin et chardons
„	26	27 id.	Leluc, françois	le desir de la paix	chassemarée	74	8	Auray	Dunkerque	id	Sur lest
„	27	1 Juillet	Lelez, Jérome, Nicol.	la Louise	Brig	267	11	Nantes	le Havre	id	id.
„	28	8 id.	Fruneau, V. Nas R.	les trois frères	id	77	6	id.	St Valery s/S.	id.	id
„	29	9 id.	Caillard, Jean Jacq.	le Neptune	id	243	12	Dunkerque	Dunkerque	id	id
„	30	12 id.	Vangendt, Louis, alb.	les Louises	goëlette	135	8	id.	id	id	id
„	31	14 id.	Gotrot, A. M. N. R.	l'Iris	Brig	110	7	Boulogne	Boulogne	id	id
„	32	id	Sourmentin, Nicolas	la Léane	goëlette	120	7	Dunkerque	id	id.	id
„	33	id	Sueur, Nas Const.	le Mentor	Brig	226	9	id	Dunkerque	id.	id
„	34	id	Leprêtre, Jean, Antne	la Clarisse	goëlette	131	7	Boulogne	le Havre	id.	id
48	„	id.	Biette, Jean, Bte	l'aigle	Sloop	77	7	Honfleur	Rouen	id.	vin, chardons &a
„	35	id.	Lecornez, alex. J. L.	la Dorade	Brig goël.	148	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
„	36	15 id.	Aillet, pierre, fr. m.	le Frédéric Marie	Brig	76	6	St Malo	Saint Malo	id.	id
„	37	id	Auger, franc. Eugen.	la bonne aventure	3 mats	179	10	le Havre	le Havre	id.	id
„	38	id	Gauvin, Jean, A. H.	la bonne mère	galéasse	149	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	id
49	„	id	Parentot, Pierre, Ph.	la Nérée	3 mats	148	8	Rouen	le Havre	id	47 caisses vin
„	39	16 id	Fiets, Pierre françois	la jeune Olympe	Brig	118	7	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
„	40	id	Guichon, franç. Euss.	la Pomone	id	179	9	le Havre	le Havre	id	id
„	41	17 id	Borgmann	l'alliance	3 mats	205	11	id.	id.	id	id
„	42	18 id	Dupuy, pierre	la Jeune Adèle	Galéasse	121	7	Bordeaux	id	id	id
„	43	19 id	Sarrasin, antne	la mathilde	Brig	107	7	id	id	id	id
50	„	5 aout	Aillet, Jean, marie, Jos.	l'Alfred marie	id.	77	6 et 1 p.	Saint Malo	Rouen	id.	Chardons
„	44	6 id	Merlier, Benjam. J.	la Julie	id.	147	8	Dunkerque	Dunkerque	id.	Sur lest
51	„	8 id	Deutsche, Claud. Ed.	le Guillaume	id.	187	9 & 5 p	le Havre	le Havre	id	march. diverses
„	45	9 id	Jourdan, franç. mar.	l'Antigone	id.	191	9	Auray	Dunkerque	id	Sur lest
„	46	id.	Bouffay, franç. victor	le jeune Arthur	id.	75	6	Fécamp	Fécamp	id.	id
„	47	id.	Guichon, marc, Gasp.	la bonne aimée	id.	111	7	Dunkerque	Dunkerque	id	id
52	„	id	Granara, pierre, ferd.	le pierre, Antoine	id.	118	8	id	id.	id.	café, sucre, vin
53	„	id	Leblanc, guillaume	la Seine	id.	132	8 & 1 p.	le Havre	le Havre	id	marchand. div.
„	48	id.	Savalle, Jérome, Charl.	l'adrien	id.	75	6	Fécamp	Fécamp	id	Sur lest
„	49	14 id.	Flouest, Jacq. pierr. a	l'amitié	id	131	8	id	id	id	id.
„	50	15 id.	Gobert, Guill. Théop.	le Mexico	trois Mats	341	16	le Havre	le Havre	id	id.
„	51	id.	Devot, Philippe	la Susanne	Brig	132	8	Calais	Calais	id	id.
54	„	id	Lamaure, Raym.	le petit Félix	id.	79	6	Bordeaux	Bordeaux	id	Bois de campêche
55	„	id	Gay, michel	le Perplexe	id.	73	6	id.	id.	id.	id
56	„	id.	Blaisot, Jacq. Aug.	l'Aimée	id.	93	7	Morlaix	Rouen	id	vin, chardons &
57	„	id	Renault Louis, A. C.	l'Augustine-Victorina	id.	77	7	Rouen	Honfleur	id.	id
						6090	362				

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

Nos d'ordre des navres chargés	Nos d'ordre des navres en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
25	„	21 juin	Legros, Pierre, adrien, Desfr.	le Renard	Brig	264	12 et 1 p.	Calais	St Pétersbourg	Calais	froment et chanvre
26	„	id.	Labouchède	la Lise	Dogre	75	6	Bordeaux	id.	St Valery s/S.	froment et graine de lin
27	„	24 id.	Hebert, Nicolas	le Czar Pierre	Brig	176	10 et 2 p.	Rouen	id	Rouen	Cuivre, fer &a
28	„	28 id.	Maquero, René Jean B.	la bonne Sidonie	id	110	8	Vannes	Copenhague	Dunkerque	froment
29	„	2 Juillet	Launay, Jean, franç.	l'Auguste	Dogre	62	5	le Havre	Riga	Rouen	id.
30	„	id	Vasselin, adrien	la Désirée	trois Mats	186	9	Dieppe	St Pétersbourg	Dunkerque	Seigle
31	„	3 id.	Décheulle, Pierre, franç.	l'Intrépide Canaris	id.	242	11 et 4 p.	Rouen	id.	Rouen	Cuivre, laine, froment &a
32	„	id	Hue, Louis, Thom. Vict.	la bonne mère	Brig	161	9	id.	id.	le Havre	cuivre, froment &a
33	„	id.	Aubrée, Pierre, Aug.	la Célestine	id	163	9	id.	id.	id.	froment
34	„	4 id	Jourdan, franç. Marie	l'Antigone	id	191	10	Auray	id.	Dunkerque	id.
35	„	id.	Lefèvre, Louis, Aug.	la Neva	3 mats	175	10 & 6 p.	le Havre	id.	id	Cuivre, potasse, froment &a
36	„	8 id.	Bizet, Pierre, Isidore	Constance	Brig	139	9	Marseille	id.	le Havre	froment
37		14 id	Cherbonnel, P. M.	l'Euterpe	id	141	7	le Havre	Dantzig	Rouen	id.
38		id	Berenger, Jacq. Aug.	l'Union	id.	129	8	Rouen	id.	id.	id
39		id	Altazin, Louis	l'Armide	Brig-Goël.	91	7	le Havre	id	id	id
40		24 id	Dupeyrat, Martin	la Lise	goëlette	78	6	Bordeaux	St Pétersbourg	Dunkerque	Potasse, chanvre &a
41		25 id	Seignard, Jean, franç.	le Voyageur	chassemar.	71	6	Vannes	Memel	id.	froment
42		26 id	Chassenes	la Laure	Brig	76	7 et 2 p.	Bordeaux	Saint Pétersbourg	Bordeaux	froment, soies de porc &
43		27 id	Lemaître, P. H. S.	l'Emma	id	166	9 et 3 p.	le Havre	id.	le Havre	froment
44		28 id	Noel, Jean, marie	le Théodore	id	191	10	Saint Malo	Riga	Dunkerque	id
45		id	Pineau, françois	la Maine	id.	77	8 et 4 p.	Nantes	Saint Pétersbourg	le Havre	froment et peaux
46		id	Demay, pierre, Val.	l'Angeline	id.	178	9 et 2 p.	Saint Valery s/S.	id.	id.	froment
47		id	Boju, Jacques	le Souvenir	id.	79	7	Nantes	id.	id.	froment & soies de p.
48		id	Servet, Jean	l'Aimé	id	164	8 et 1 p.	Rouen	id	id	cuivre, chanvre &a
49		id	Verrem, J.	le petit Emmanuel	id	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	froment, chanvre
50		29 id	Gillard, michel	la jeune Célina	id	130	8	Bordeaux	Riga	id	froment
51		30 id.	Gonnet, God. M. Gab.	le Borée	id.	122	8	Nantes	St Pétersbourg	le Havre	id
52		id.	Bondon, Dom. franç.	l'Augustine	id	79	6	Bordeaux	id.	St Malo	fer, chanvre et cuivre
53		id	Lacouture, Arn.	la pierre Amélie	id.	170	10	Bayonne	Riga	Bayonne	mâture et chanvre
54		1er aout	Lebeun, Aug. fr. M.	l'Euphrasie	id	92	6	Caen	St Pétersbourg	Caen	froment et seigle
55		2 id.	Corchuan, Joseph	le père courageux	chasse marée	76	8	Vannes	id.	le Havre	froment
56		id.	Leluc, françois	le desir de la paix	id.	74	8	Auray	id.	Dunkerque	potasse, soies de porc, seigle
57		3 id.	Con, yves	le Jean Baptiste	Dogre	78	5	Dinan	Stettin	le Havre	froment
58		id.	Leconniat, yves pierre	la ville de Caen	Brig	138	8	Caen	St Pétersbourg	Caen	Suif, potasse &a
59		4 id.	Sire, Théod. Jean Bte	le Théodore	id.	109	8	Le Croisic	id	le Havre	froment
60		9 id.	Hervey, Jacques, franç.	le Henri Marie	Lougre	78	6	Saint Malo	id.	Saint Malo	Chanvre
61		id	Bergey, Jean	la marie Gabrielle	Brig	79	7	Libourne	id.	Dunkerque	froment
62		11 id.	Bohné	la Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	id	Potasse, chanvre, froment &a
63		13 id.	Cleroult, Michel	l'Amélie d'amour	Dogre	72	6 et 1 p.	Rouen	id	id	froment, soies de porc &
64		14 id	Lelez, Jérémie, Nicolas	la Louise	Brig	267	11	Nantes	id	Rouen	Cuivre
65		id.	Vranken, pierre, fr.	le nouveau Prosper	Galéasse	77	6	Dunkerque	id	le Havre	Cuivre, chanvre &a
66		16 id.	Berneval, amand	l'Edouard	Brig	151	8 et 3 p.	Rouen	id.	id.	Cuivre, soies de porc &
67		id.	Sévrier, pierre	l'Espérance	Dogre	100	7	Bordeaux	id.	Rouen	cuivre, queues de cheval
68		17 id.	Galopin, franç. Théo.	le Messager	id.	109	8 et 4	le Havre	id	Rouen	cuivre, potasse, froment
69		id.	Damiens, Antne, Fran.	les deux Adèles	Brig	171	9 et 4	id	id	le Havre	froment, cuivre &a
						5788	360				

Résumé

Navires Français venant

	de la mer du Nord			De la Baltique	
chargés	en Lest	Total	chargés	en Lest	Total
57	51	108	69	„	69

Total général
177

Comparaison du commerce et de la navigation de la France par navires Français du 1er Janvier au 17 aout inclus des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

années	Navires français venant de la mer du Nord			Navires français venant de la Baltique			Total
	chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830....	37	52	89	41	„	41	130
1831....	10	16	26	11	„	11	37
1832....	57	51	108	69	„	69	177

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 18 Août jusques et y compris le 21 Septembre 1832

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

N.os d'ordre des nav. chargés	N.os d'ordre des navires en Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equip.e	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
58	"	22 août	Hébert, Nicolas	le Czar Pierre	Brig	176	10 & 9 p.	Rouen	Rouen	St Petersbourg	Chardons, librairie
59	"	23 id	Chéron, P. F.s	l'Espoir	id	111	7 et 1 p.	id	id	id	vin, chardons, libr.
60	"	30 id	Le Doré, L. M.	l'Antoinette	chassem.	77	8	Auray	Bordeaux	id	vin, & cochenille
"	52	4 septembre	Verrem, J. F. M.	Le petit Emmanuel	brig. g.	150	8	Dunkerque	Dunkerque	id	Sur lest
"	53	11 id	Guichon, J. A.	Flore et Delphine	brig	216	10	le Havre	le Havre	Riga	id
61	"	12 id	Clérault, Ch. Ant.	Aglaé	id	121	10 & 2 p.	id	id	St Petersbourg	Coton et vin.
62	"	16 id	Dehaulle, L. J.	l'intrépide Canaris	3 mats	242	11 & 1 p.	Rouen	Rouen	id	vin, librairie &c.

1093 64

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

N.os d'ordre des nav. chargés	N.os d'ordre des nav. sur Lest	Date de l'expédition au Sund	Noms & prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equip.e	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
70	"	18 août	Fruneau, V. N. R.	les 3 Frères	brig	77	6	Nantes	St Petersbourg	Redon	noir animal
71	"	id	Ridoret, Blaise	Le courrier du Havre	id	73	7 et 3 p.	Bordeaux	id	le Havre	froment, cuivre potasse.
72	"	24 id	Agasse, J. C.	l'Eole	id	160	10	Rouen	id	id	cuivre, fer, chanvre
73	"	29 id	Biette, J. B.	l'Aigle	sloop	77	7	Honfleur	id	Bayonne	chanvre
74	"	id	Aillet, L. S. M.	le Frédéric marie	brig	76	6	St Malo	id	St Malo	chanvre, graine de lin
75	"	1.er Septembre	Vangendt, L. Alb.	Les Louises	goëlette	135	8	Dunkerque	id	le Havre	suif, froment.
76	"	2 id	Le Cornec fils J. L.	la Dorade	Brig. goël.	148	8	id	id	id	potasse, cuivre, fer &c.
77	"	7 id	Leprêtre, J. A.	La Clarisse	id	131	7 & 1 p.	Boulogne	id	id.	id id id
78	"	id	Fourmentin	La Liane	goëlette	120	7	Dunkerque	id	Boulogne	Blé, chanvre, goudron
79	"	id	Auger, F. E.	La bonne aventure	3 mats	179	10	Le Havre	id	Nantes	fer, suif, chanvre
80	"	8 id	Sarrasin A.	mathilde	brig	107	7	Bordeaux	id	Rouen	cuivre, suif, bougies
81	"	id	Petit, L. F.	la jeune Olympe	id	118	7	Dunkerque	id	le Havre	cuivre, suif &c.a
82	"	id	Delafosse, L.	les deux Frères	id	150	9	Granville	id	Granville	fer, cordages, goudron
83	"	id	Gauvin, J. A. H.	la bonne mère	galéasse	149	8	Dunkerque	id	Dunkerque	froment, chanvre
84	"	9 id.	Caillard, J. J.	le Neptune	brig	243	12 & 4 p.	id	id	id	id id
85	"	17 id	Guichon, M. G.	la bonne Aimée	id	111	7 et 1 p.	id	Dantzig	id	bois, graine de lin

2054 117

Résumé

Navires Français venant

de la mer du Nord

Chargés	en Lest	Total
62	53	115

De la Baltique

Chargés	en Lest	Total
85	"	85

Total général

200

Comparaison du commerce et de la navigation de la France par navires Français du 1.er Janvier au 21 7bre incl. des années 1830, 1831 et 1832, par le détroit du Sund.

Années	Navires Français venant de la mer du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total
	Chargés	en Lest	Total	Chargés	sur Lest	Total	
1830	41	54	95	86	"	86	181
1831	15	17	32	24	"	24	56
1832	62	53	115	85	"	85	200

Navires Français qui ont passé le Sund depuis le 22 septembre jusques et y compris le 31 Octobre 1832.

Navires Français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique.

N.os d'ordre des navires chargés	N.os d'ordre des navires en Lest.	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equip.e	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
63	"	23 septembre	Boone, ch. fr.	la Jenny	Brig	131	7	Dunkerque	Dunkerque	Riga	mécanique à vapeur, fromage en lest
64		12 Octobre	Bizet, pierre, Isid.	Constance	id	139	9 et 3 pass.	Marseille	le Havre	S.t Pétersbourg	marchand. diverse,
						270	16				

Navires Français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord.

N.os d'ordre des navi.res chargés	N.os d'ordre des navi.res en Lest.	Date de l'expédition au Sund	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	tonnage	Equip.e	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du chargement
86	"	22 septemb.	Guichon franc. Touss.	la Pomone	Brig	179	9	le Havre	S.t Pétersbourg	le Havre	Suif, chanvre cuivre, fer
87	"	id.	Parentot, Pierre, Philip.	la Nérée	trois Mats	148	8 & 5 p.	Rouen	id.	id	
88	"	24 id.	Jourdan, franç. Mariel	l'Antigone	Brig	191	10 & 2 p.	Auray	Riga	Flessingue	Graine de lin
89	"	26 id	Aillet, Jean, Marie, Jos.	l'Alfred-Marie	id.	77	6	Saint Malo	Saint Pétersbourg	Saint Malo	Chanvre et nattes
90	"	id.	Granard, pierre, Ferd.	la Pierre Antoine	id	118	8	Dunkerque	Riga	Dunkerque	Chanvre et bois
91	"	3 Octobre	Bordmann, henri	l'Alliance	3 mats	205	11	le Havre	S.t Pétersbourg	le Havre	graine de lin &c.
92		4 id	Merlier B. J.	la Julie	Brig	147	8	Dunkerque	id.	Dunkerque	Chanvre
93		id	Bouffay, fr. Victor	le Jeune Arthur	id.	75	6	Fécamp	id.	Fécamp	Chanvre et suif
94		6 id.	Gotrot, Ant. M. N. R.	l'Iris	id.	110	7	Boulogne	id.	le Havre	
95		16 id	Hebert, Nicolas	le Czar Pierre	id	176	10 & 1 p.	Rouen	id.	Rouen	march. diverse
96		id	Dupuy, Pierre	la Jeune Adèle	Galéasse	121	6 et 1 p.	Bordeaux	id.	Bordeaux	id.
97		18 id.	Savaller, Jérom. Chr.	le Saint Adrien	Brig	75	6	Fécamp	id.	le Havre	chanvre, colle de poiss.
98		id	Gobert, Sylb. Théoph.	le Mexico	trois Mats	341	16	le Havre	id	id.	fer, suif, chanvre
99		id.	Deutsche Claud. Edm.	le Guillaume	Brig	187	9 et 1 p.	id.	id	id	marchand. diverse,
100		21 id.	Leblanc, Guillaume	la Seine	id	132	8 et 1 p.	id.	id.	Rouen	Suif, potasse, soies de porc, laine
101		22 id	Sucar, Nicolas, Constan.	le Mentor	id	226	9	Dunkerque	id.	Boulogne	chanvre, froment
102		id.	Lamaure, Raym.	le petit Félix	id	79	6	Bordeaux	id.	Bordeaux	Planches
103		23 id	Devoz, Philippe	la Susanne	id	132	8	Calais	id	Rouen	Suif, crin &c.
104		1.er 9bre.	Blaisot Jacq. Ange	l'Aimée	id	93	7	Morlaix	id.	Morlaix	fer, bois, Goudron
						2913	158				

Résumé

Navires Français venant de

la mer du Nord			de la Baltique		
chargés	en lest	Total	chargés	en lest	Total
64	53	117	104	"	104

Total général

221

Comparaison du commerce & de la navigation de la France par navires Français du 1.er Janvier au N 1830, 1831 et 1832 par le détroit du Sund.

années	Navires Français venant de la mer du Nord			Navires Français venant de la Baltique			Total général
	chargés	en Lest	Total	chargés	en lest	Total	
1830...	44	54	98	93	"	93	191
1831...	18	17	35	33	.	33	68
1832...	64	53	117	104	"	104	221

Certifié véritable
Elseneur le 4 novembre 1832
Le Consul de France en Danemark
de la Roquette

Navires français qui ont passé le Sund depuis le 1er novembre jusque et y compris le 31 Decembre 1832

Navires se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires sur lest	date de l'expédition au Sund	noms et prénoms des capitaines	noms des navires	espèce	tonnage	équipage	Port de l'armement	Provenance	destination	nature du chargement
65	"	6 novembre	Galopin	Messager	Dogre	109	7 et 5 p.	Havre	Rouen	St Pétersbourg	

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du Nord

Nos d'ordre des navires chargés	Nos d'ordre des navires sur lest	Date de l'expédition au Sund	noms et prénoms des capitaines	noms des navires	espèce	Tonnage	Equipage	Port de l'armement	Provenance	destination	nature du chargement
~~105~~	~~"~~	~~1 novbre~~	~~Blaisot~~	~~Aimée~~	~~brig~~	~~93~~	~~7~~	~~Morlaix~~	~~Pétersbourg~~	~~Morlaix~~	~~fer, bois, goudron~~
105	"	8 id.	Guichon	Flore & Delphine	brig	216	10	Havre	Riga	Havre	chanvre et bois
106	"	id id	Boone	Jenny	id	131	7	Dunkerque	id	Dunkerque	bois et graine de lin
107	"	9 id	Dekeulle	intrépide Canaris	3 mats	242	11	Rouen	Pétersbourg	Rouen	chanvre, soies de porc, crins
108	"	11 id	Verrem	petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	Bois, Potasse, chanvre
109	"	id id	Florest	Amitié	id	131	8	Fécamp	id	Fécamp	chanvre, bois
110	"	id id	Cleroult	Aglaé	id	121	10 et 1 p.	Havre	id.	Rouen	graine de lin, chanvre potasse
111	"	id id	Gay	Perplexe	id	73	6	Bordeaux	id	Nantes	noir animal
112	"	id id	Ledoré	Antoinette	Chasse marée	77	8	Auray	id	Havre et Bordeaux	chanvre, laine Plumes
113	"	12 id	Cheron	Espoir	Brig	111	7	Rouen	id	Nantes	noir animal

1834

933

Navigation française par le détroit du Sund

Navires français qui passé le Sund depuis le 1er Janvier jusqu'au 31 Décembre 1834.

Navires français se rendant de la mer du Nord dans la Baltique

Numéros d'ordre – Navires chargés	Numéros d'ordre – sur lest	Date de l'expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des navires	Espèce	Tonnage	Équipage / Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1		4 mai	Carpentier, F.J.	Le Dunkerquois	galéasse	120	7	Dunkerque	Rotterdam	St Pétersbourg	garance, rotins, fruits secs
2		5 id	Deheulle	L'intrépide Canaris	3 mâts	242	12	Rouen	Honfleur	id	vin, chardons, ocre &
3		8 id	Grillet, Jean	Le Vautour	dogre	76	6	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture, pastel
4		" id	Mourreau, J.J.E.	La Rose	goëlette	102	7	id	id	id	vin, bois d'acajou, march. div.
5		10 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10 " 1	havre	havre	id	id. id
6		" id	Gilles, P.J.	Le Courrier	id	189	10 " 1	id	id	id	bois d'acajou, bois jaune
7		11 id	Damiens, A.F.	Les 2 Adèles	id	171	10 " 1	Rouen	id	id	vin, marchandises diverses
8		21 id	Dupuy, pierre	La jeune Adèle	galéasse	121	7	Bordeaux	hambourg	id	farine et gruau
9		" id	Delaporte, P.G.J.	Le Vaillant	brig	121	8 " 1	Rouen	Marseille	id	vin, ocre, librairie
10		" id	Cleroult, michel	La bonne mère	dogre	72	7 " 1	id	Rouen	Copenhague, Dantzig	vin
11		" id	Verrem, J.M.F.	Le petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	Dunkerque	St Pétersbourg	machines et vin
12		" id	Moizan, F.	La Félicité	Ch. Mr	109	8	Auray	Bordeaux	id	vin, eau de vie, bois de teinture
13		" id	Morin	L'Emmanuel	brig	76	7	Poliguen	Rouen	Stettin	vin
14		3 Juin	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	id goel.	131	8	Boulogne	Hambourg	St Pétersbourg	farine et seigle
15		" id	Loir, pierre	L'Emile	brig	75	6	Cherbourg	id	id	id. id
16		7 id	Bergey, Jean	La Marie Gabrielle	id	76	7	Libourne	Dunkerque	id	vin
"	1	8 id	Potel, R.C.	Le Victor	id	148	9	Rouen	Dieppe	Stockholm	S/lest
17		10 id	Lelue, françois	Le désir de la paix	Ch. Mr	114	9	Auray	Dunkerque	St Pétersbourg	vin
18		14 id	Marzin, V.M.	Le Benjamin	brig	78	7	Rouen	Rouen	id	id.
19		" id	Barin, S.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	id	id.
20		16 id	Ledoré, P.M.	L'antoinette	Ch. Mr	77	7	Auray	Bordeaux	id	vin et bois de teinture
21		17 id	Lefort, E.O.	L'adèle Célina	goel.	78	7 " 3	Rouen	havre	id	id et march. div.
22		18 id	Clemence, F.L.J.	La Chérie	brig id	141	8	Dieppe	Dieppe	id	à demi chargé, quelq. caiss. vin
23		24 id	Fruneau, Simon	Le St Julien	Ch. Mr	71	6	Nantes	Rouen	Elseneur et Riga	vin
"	2	27 id	Noël, Jos. Marie	L'automne	brig	226	10	St Malo	St Malo	St Pétersbourg	sur lest
24		28 id	Rabardy, nicolas	Le Napoléon	3 mâts	223	12 " 6	le havre	le havre	id	bois de campêche, vin
25		2 Juill	Larchevaud, B	Le Titus	brig	137	9	Bordeaux	Bordeaux	id	vin, bois de teinture
"	3	15 id	Noël, Jean Marie	Le Théodore	id	191	9	St Malo	Crotoy	id	sur lest
26		" id	Esnol, pierre	L'ariane	id	79	6 " 1	havre	havre	id	coton, vin
27		" id	Hebert, nicolas	Le Czar Pierre	id	176	10 " 1	Rouen	Rouen	id	diverses marchandises
28		17 id	Lemaistre, P.H.S.	Le Bayonnais	3 mâts	233	12 " 3	le havre	le havre	id	mécaniques et librairie
29		26 id	Puichaud, A.C.	La Julie	brig	110	7	Bordeaux	Hambg. Grenade	id	farine
"	4	29 id	Locornec, A.	Le Florent	id	202	9	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
30		" id	Demay, Ch. J.	L'Iris	id	110	6	Boulogne	hambourg	id	farine de seigle
"	5	2 Août	Guillaume, J.P.	La Dorade	flamb.	69	6	St Malo	St Malo	id	sur lest
31		3 id	Gauwin, J.A.H.	La Réunion	brig	166	8	Dunkerque	Dunkerque	id	vin
"	6	6 id	Costey, Ch.	La ville d'Oleron	3 mâts	391	16	le havre	le havre	id	sur lest
"	7	7 id	Mounier, J.J.	L'adolphine	lougre	65	4	Fécamp	Fécamp	id	id.
32		9 id	Jaslin, F.C.	Le Colibri	brig	236	13 " 6	le havre	le havre	id	vin
"	8	17 id	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	id goel.	131	7	Boulogne	Boulogne	id	sur lest
33		20 id	Liard, A.V.	Le jeune Emile	dogre	65	6	Honfleur	Bordeaux	id	vin, vinaigre, papier &
"	9	27 id	Guichon, F.E.	La Pomone	brig	179	9	havre	havre	Riga	sur lest
"	10	1 septb	Carpentier, F.P.	Le Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	Dunkerque	id	sur lest
34		3 id	Heuzé, Sever	Le Remy et Louis	brig	160	10	le havre	havre	Elseneur et Riga	mécaniques, papier
"	11	" id	Gaudin, M.S.	Le Messager	dogre	109	7	id	id	id	sur lest
35		" id	Corchuan, V.	Le Jean Jacques	brig	141	9 " 6	Bayonne	id	St Pétersbourg	vin
36		" id	Vangendt	Les Louises	goël.	135	8	Dunkerque	adra	Riga	plomb
"	12	4 id	Granara, P.F.	La bonne aimée	brig	111	8	id	Dunkerque	id	sur lest
"	13	" id	Morvan, F.	Le diligent	id	61	5	Paimpol	id	id	sur lest
37		13 id	Fatome, C.M.	L'Edmond	id	127	9 " 10	Rouen	Rouen	St Pétersbourg	vin
38		" id	Lefèvre, P.D.	L'Arnis et Abel	goël.	65	5	Fécamp	id	Riga	vin et chardons &
39		19 id	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6 - 23	La Rochelle	Calais	Petersbourg	vin, librairie
"	14	2 octob	L'hoste, Touss.t	Le St Michel	brig	120	7	havre	havre	Riga	sur lest
40		11 id	Metayer, J.O.	Le Fénélon	id	124	8 - 7	id	id	Petersbourg	vin
						7,114.	436. 71.				

Navires français se rendant de la Baltique dans la mer du nord.

Numéros d'ordre – Navires chargés	Numéros d'ordre – sur lest	Date de l'Expédition	Noms et prénoms des Capitaines	Noms des Navires	Espèce	Tonnage	Équipage / Passagers	Port de l'armement	Provenance	Destination	Nature du Chargement
1	"	16 février	Lefort, Et. Onés.	Adèle Célina	Goëlet.	98	7	Rouen	St Pétersbourg	le Havre	cuirs, crin, suif &
2	"	12 avril	Cléroult, Ch. ant.	Aglaé	brig	121	9	id.	id.	id	cuivre, suif &
3	"	25 juin	Mourreau J.J.E.	la Rose	goël.	102	7	Bordeaux	id	id	cuivre, planches
4	"	27 id	Deheulle P.F.	intrépide Canaris	3 mâts	242	12 & 12 p.	Rouen	id.	id.	cuivre, fer, chanvre
5	"	id id	Morin Fid.	Emmanuel	brig	76	7 " 1	Bordeaux	Stettin	Bordeaux	bois
6	"	30 id	Grillet	Vautour	dogre	76	6	id.	St Pétersbourg	le Havre	cuivre
7	"	6 juillet	Heuzé, Sever	Remy & Louis	brig	160	10 & 5 p.	le Havre	id.	id	cuivre, fer, chanvre, march. div.
8		12 id	Carpentier F.J.	Dunkerquois	galéass.	120	7	Dunkerque	id.	Dunkerque	chanvre, suif, potasse
9		20 id	Dupuy, Pierre	la jeune Adèle	id	121	7	Bordeaux	id	le havre	cuivre, chanvre duvet
10		21 id	Damiens, A.F.	Les deux Adèles	brig	171	10 " 3.	Rouen	id	id	cuivre, suif, chanvre, &
11		22 id	Delaporte, P.G.J.	Le Vaillant	id	90	8	id	id	Rouen	chanvre, cuivre
12		" id	Moizan, fortuné	Félicité	Ch. Mr	109	8	Auray	id	Fécamp	cuivre, chanvre, suif
13		" id	Leprêtre, J.A.	La Clarisse	goélette	131	8	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, brai &
14		" id	Gilles, P.J.	Le Courrier	brig	189	10 " 1.	le havre	id	le Havre	cuivre, chanvre &
15		23 id	Barin, S.N.V.	Le Dauphin	dogre	77	7	Cherbourg	id	Rouen	cuivre, suif, chanvre
16		" id	Verrem J.F.M	Petit Emmanuel	brig	150	8	Dunkerque	id	Dunkerque	fer, chanvre, potasse
17		25 id	Loir, pierre	Emile	id	75	6	Cherbourg	id	havre et Cherbourg	cuivre, fer, chanvre &
18		31 Juillet	Fruneau, Simon	St Julien	Ch. Mr	71	6	Nantes	Riga	Nantes	chanvre et plumes
19		5 Août	Potel, R.C.	Victor	brig	148	9	Rouen	Stockholm	Dieppe	fer, goudron, bois
20		7 id	Lelue, françois	désir de la paix	Ch. Mr	114	9	Auray	Petersbourg	Nantes	fer, suif, crin, potasse
21		" id	Bergey, Jean	Marie Gabrielle	brig	76	7	Libourne	id	id	suif, chanvre
22		17 id	Ledoré, P.M.	L'antoinette	Ch. Mr	77	7	Bordeaux	id.	Bordeaux	cuivre, chanvre, cire
23		" id	Marzin, V.M	Benjamin	brig	78	7	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre, crin
24		" id	Laboncheide, J.	Lise	dogre	75	6	Bordeaux	id	havre	cuivre, chanvre, suif
25		" id	Lefort, E.O	Adèle Célina	goëlette	98	8	Rouen	id	id	cuivre, chanvre
26		" id	Noël, J.M.	L'Automne	brig	226	10	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, mats
27		" id	Mousnière P.J.	Le Jean Bart	dogre	79	5	havre	id	havre	cuivre, chanvre, suif, &
28		18 id	Clémence F.L.J.	la Chérie	brig. goel.	141	8	Dieppe	id	Dieppe	cuivre fer, chanvre
29		20 id	Rabardy, Nic.	Napoléon	3 mâts	223	12. 2.	havre	id	Rouen	cuivre, potasse, suif
30		21 id	Noël, Jos. Marie	Théodore	brig	191	9	St Malo	id	id et St Malo	cuivre, chanvre, &
31		29 id	Esnol, pierre	L'Ariane	id	79	6	havre	id	havre	cuivre, chanvre, douves
32		30 id	Larchevaud B	Titus	id	137	9	Bordeaux	id	id	cuivre chanvre suif plumes
33		9 Septem	Lemaistre P.H.S	Bayonnais	3 mâts	233	12	havre	id	id	cuivre, graine de lin, natte
34		10 id	Hebert, Nicolas	Czar Pierre	brig	176	10 - 1.	Rouen	id	Rouen	cuivre, chanvre &
35		12 id	Cleroult, Mich.	bonne mère	dogre	72	7	id	id	id	cuivre, graine de lin
36		22 id	Puichaud, A.C.	Julie	brig	110	7	Bordeaux	Copenh. Danzig & Petersbourg	Dunkerque	potasse, cuir, toile à voile
37		26 id	Locornec, J.L.	Navigateur	id	153	8	Dunkerque	id	le havre	cuivre suif, potasse crin
38		30 id	Guilbé, E.G.F.	jeune Armande	sloop	69	5	Honfleur	id	Boulogne	suif, lin, chanvre &
39		1 octob	Demay, Charles	Iris	brig	110	6	Boulogne	id	Dunkerque	cuivre, chanvre, suif
40		" id	Mounier, J.P.	Adolphine	lougre	65	5	Fécamp	id	Fécamp	suif, chanvre, natte
41		" id	Leprêtre, J.A	Clarisse	goel.	131	7	Boulogne	id	Boulogne	chanvre, lin, bourre
42		" id	Locornec A.J.L	Florent	brig	202	9	Dunkerque	id	havre	cuivre, suif chanvre, potasse
43		2 id	Guichon, F.E.	Pomone	id	179	9	havre	Riga	Dunkerque	graine de lin
44		" id	Carpentier, F.P.	Dunkerquois	galéas	120	7	Dunkerque	id	id	id
45		3 id	Gauwin, J.A.H.	Réunion	brig	166	8	id	Petersbourg	havre	cuivre, suif chanvre, poil de cheval
46		" id	Guillaume, J.P.	Dorade	flamb.	69	6	St Malo	id	St Malo	fer, chanvre, suif, goudron
47		27 id	Heuzé, S.	Remy et Louis	brig	160	10 " 2	Havre	Riga	havre	graine de lin
48		" id	Vangendt, L.A	Les Louises	goëlet	135	8	Dunkerque	St Pétersbourg	id	cuivre, suif, crin
49		" id	Morvan F.	Diligent	brig	61	5	Paimpol	Riga	Dunkerque	graine de lin
50		28 id	Gaudin M.S.	Messager	Dogre	109	7	Havre	id	St Valery	id
51		" id	Lefebvre P.D.	Arnis et Abel	goëlet	65	5	Fécamp	id	Fécamp	id, fer. &
52		" id	Granara	La bonne aimée	brig	111	8	Dunkerque	id	Dunkerque	graine de lin
53		29 id	Anquetil, J.B.D.A.	La Pauline	lougre	77	6 " 1.	Rochelle	St Pétersbourg	havre	suif duvet
54		" id	Costey. Ch.	Ville d'Oleron	3 mâts	391	15 " 2	havre	id	id	cuivre, suif, colle de poisson
55		31 id.	Fatome Ch. M.	l'Edmond	brig	127	9	Rouen	id	id	Cuivre, suif, potasse
56		15 novemb	Jaslin fr. Cl.	le Colibri	id.	236	13	Havre	id.	id	id id id
57		id	Liard, Ém. Vict.	Jeune Emile	dogre	65	6	Honfleurs	id. et Narva	Rouen	suif, potasse
58		18	Lhote	St Michel	brig	120	7	Havre	Riga	Dieppe	graine de lin, fer
59		19	Métayer	Fénélon	id	124	8 et 1	id	St Pétersbourg	Havre	suif, potasse
60		id	Corchuan	Jean Jacques	id	141	9	Bayonne	id	id	cuivre, suif
61		3 Décembre	Lemarchand	l'Etoile du nord	id	79	6	Havre	Rostock	Rotterdam	froment, seigle
						7,777.	483. 31.				

aller Dannem

935

Droit du navire — 24 - 48 -
Interprète & connaiss. 18 - 32
patente de 1re Ode
p. Copenhague — 10 - 60
Droite du Sund 1/12 C.Am — 7 - 16
Pilote à Dragoe — 13 - 56
id séjour 3 j. abord 2 - 6

d'après le Bureau d'un

24 - 48

—

Retour —

Droite du navire — 24 - 48
interprète — 3 - 64
Bateau — arg.t R.b.d 8
fumigation — 1
9

Bateaux extra — 2 - 12

Droit de Consulat — 10 -

Gratification au C 83 - 18 -

fanaux — 9 -
passep. du J. 5 -
vais. de garde — 24
message — 48
14 - 72
Capn. — 9 - 72
24 - 48

Sel) Routes 158 E.

Droit du navire — 20 - 48 -

Interprète — - 48

Inspecteur (n'ayant pas agent de la douane) 2 - 24

fanaux — 5 R

laissez-passer — 5

vaiss. legal - - 24

Mesurage — 48

10 - 72

9 - 72

Commission sur dessin de 100 Ex 6 - 72 -

Retour chargé —

D. d. N. 24 - 48

Interprète 24 6 - 8

Bateau - 8 ..

Pavillon de guerre 2 . 64

fumigation — 1 ....

R. argt - 11 - 64 12 - 38

Droit de Consulat — 10 R.

Patente de santé — 2 -

Gratif. à Capt. douane 22 - 5 -

1831.

Octb: 28. Lovaw- Louise- Danzig St. Servan

Ladning 72. Stk fyrre Bjelker. . . . Sp: 2-23.

253. " " Planker - - - " 4-11.

Sp: 6-34.

Consul de la Roquette

186 41
16 8
6 34
209 . 35

1093
1281
2,374

16 . 2
13 . 32
29 . 34

39 . 36
48 . 12
50 . 30
50 . 30
189 . 12

1096 . 32 . 33
50 . 1 . 27
1146   60
37 . 12

~~1096~~ : 32 . 33 : 1096 :: 1 . 27 :
48
129
144
1569

48
75
1096
5480
7672
82200 / 1569
.375 / 50

281 . 26 22 . 46 126/40
244 . 29
345 . 25 15 . 42 3.
822 0 38 . 20

Lavalle.	20 poutres de Chêne	Sp 1–12
	5 id – id: (Rundholt	„ – 40.
	101 id Bordages d'Id	„ 1–33
	1500 Merrains	„ –19
		Sp 4–8 ſs
Grillet.	82 Douzs Merrains	Sp 1–14
Barton.	8 poutres de Chêne	Spt „ –24
	251 Bordages d'Idem	„ „ –11
	9 Sch: 5 planches de Chêne	„ 9–1
		Sp 9–36.
Loirat.	28 poutres de Chêne	Sp 1–36.
	865 planches Bordages d'Idem	„ 14–20.
		Sp 16–8.
Lavau	v Atten	Sp 6–34.
Chemmel	v Dévin O: expéd.t Holm	
Routeiro	1046 Bq.ns Graine de Lin	Sp 32 33.
	500 Merrains	„ „ –15
	50 fats Linß, 109 Sch. 3 Sp. 8:	„ 13–32
	1 paquet Graine de Sapin	„ „ –1.
	v Doucelle	„ 1–27.
		Sp 48–12

2332 K. café 27-8 1 balle bouch. . 29

18 balles papier -1-20

88-	38-7	1- " 3
84-	36-20	1- " 3
32-	13-42	
54-	23-20	
105-	45-24	
363-	157-17	
2-	6	
	27-8	
	-29	
	1-20	
	181-32	

La barrique ~~en~~ indiquée comme de 30 velter est assujetie à un droit de . . . . 24 Stuvers

939

941

Capᵉ Berneval — 2 page
" Gueroult — 13 —
" Lacouture — 16 —
" - Magnan — 32 —
" Olcroult — 43 — 44 — 45 — 46.

} ne sont pas portés par moi —

De quelle manière et sur quels éléments dresse t on les deux Etats ci inclus du commerce de la France avec la Baltique, importation et exportation.

Entrer à ce sujet dans quelques détails écrits.

Il paraît qu'on ne distingue pas les navires français des navires Etrangers.

Comment y établit on l'évaluation des droits du Sund par Navire?

Commerce de France avec la Baltique

1832

Articles d'Exportation

Vin
Liqueurs
Eau de vie
vin aigre
Bouchons
graine de Luzerne
garance
Sucre
ocre
houille
beurre
Chapeaux
fruits confits
Bois de teinture &c.
id. campêche
marbres & bronzes
Borax
soude
Coton
garance
glaces
cochenille
papiers peints
cacao
industrie parisienne
sulfate de quinine
Rocou
verd de gris
verrerie en albâtre
Syrops
Sel
plâtre
terebenthine
Chardons
confitures
mastic
girofle
pierres à feu
pastel
gomme du Sénégal
prendeles
Librairie
parfumerie & gants
gants
draps
instrum. de chirurg.
Tabac
outils de charpent.
farine
papier à écrire
estampes, crayons
Lithographies
tartre
gaude

Articles d'Importation

~~Gr. Cendres~~
Grains et farine { froment, seigle
Fer et cuivre
goudron
Bois { Espars, Mats, douves, lattes de sapin, planches (Dehler), bois de construct., planch. (Plançons)
Chanvre
~~[illegible]~~ Potasse
~~[illegible]~~
March. div. { noir animal, peaux de lièvre, objets d'hist. nat., poil de vache, toile à voile, soies de porc, poil de chèvre, colle de poisson, crin de chev., Zinc, Thé, plumes de lit, id. à écrire, mouches cantar., queues de chev., duvet de cheval, laine de mouton, huile d'anis, librairie, édredon, minéraux, bougies, [illegible]
graine de lin
Suif

78

36-46
17-95
141
55-45
82-10
138 7

24
12
1

84 / 36
48
6447 - 21-37
24,155
483100-37
3223
1611
135
512.224 / 6447
8

Droits du sund sur le Jeune Ernest

Droits du navire —— 24 - 48
interprête —— 1 - 32

Na. Le Ce Lebeau du navire l'Euphrasie ne m'a pas fait viser s/ livre de bord - étant

120 f. passage et nourrit. par personne
300 f pour mère et 4 enfans en 3 cabanes pour les 5.

1832

France avec la Baltique

946

Différentes espèces de mesures pour les vins et liquides en France

Anjou	Pipe	4 hectolitres 53/400
Bayonne	Velte	" 92/400
Blois	Quartaut	1 id. 13/000
Bordeaux	Barrique	2 id 380/1000
	velte	" 74/1000
	Pot	" 22 –
Bourgogne	Queue	4 – 115 –
Champagne	queue	3 – 602 –
	quartaut	" 901 –
Cognac	Barrique	1 – 742 –
	Velte	" 64 –
Dijon	Queue	4 – 32 –
Dunkerque	Pot	" 23 –
Lyon	Pot	" 9
Marseille	Millerolle	" 597
	Escandau	" 149
	Pot	" 10
Montpellier	Setier	" 338
	Baral	" 253
	Pot	" 11
	Baral	" 373
	Quartal	" 93
	Pot	" 12

Nord	Tonnen.	1 Hect. 159	1 hect. 159/1000
la Rochelle	Larochelle	Barrique	1 " 743
		Velte	" " 64
	Rouen	Barrique	1 " 955
	Strasbourg	Ohm	" 461
		Maas	" 19
		Chopine	" 5
	Toulon	Millerolle	" 639

10 Caisse vin c.t 600 Bout. — 3 — " |
20 — " — 1200 — " — 6 — " |
3 — " vin champ. 300 — " — 1 — 24 |
10 — 24 .

6/12 Barr. vin rouge — 1 — 24 .
1 — 24

948

12 Caiss. cont.t 720 B.t vin mousseux — 3 — 29 .
1 — " — 60 — " — " — 15
28 — " — 1680 — " — 8 — 20
12 — 16

1 Caisse cont.t Rob de l'affecteur — 3
1 — " — 35 Chals
+ 15 Kil. étoffe de laine — 3 — "
— 3 — 3

50 [illegible] chard.s p.t 4631 Kil. b.t
val. 3500 fr. — 7 — " |

12 — 16 vin en bouteil.
10 — 24 vin en bout.
1 — 24 id en barr.
7 — " chardons
3 — 3 divers
13 — 28 rocou
9 — 8 divers
124 — 39 librairie
181 — 46

20 fut. Rocou p.t 3618 K.o — 13 — 28

13 C. libr. p.t 2,257 K. net — 42 — 28 + 18
9 — id. val. 10131 fr. — 29 — 45
6 — p.t 1456 K.o 21,370 f. — 42 — 37 —
3 — libr. et bout. vernis v.r 8220 f. — 16 — 22 —
124

22 —	635	10995	
1 — 22	86 —	725	
2 — 15	114	1150	
8	321 —	4000	
9	300 —	4,500	
42 — 37	1456	21,370	

diverses

1 Caisse Livres p.t ~~[illegible] Kil. b.t~~ 281 — " — net — 5 — 30
1 — " — " — 296 — " — " — 5 — 45
1 — " — " — 221 — " — " — 4 — 21
2 — Librairie — 635 — " — " val. 10,995 fr. — 22 — "
1 — " — " — 86 Kil. net val. 725 fr. 1 — 22
1 — " — " — 114 — " net — " 1150 — 2 — 15
1 — " — " — 118 — " — " — 2 — 18
1 — " — " — 49 — " — " — " — 47
1 — " — " — 188 — " — " — 3 — 37
1 — " — " — 58 — " — " — 1 — 8
~~1 — " — div. — 2 —~~
1 — Livres — val. 931 — 1 — 43
2 — Librairie
1 — Cont. un Bout. vernis val 8220 fr. 16 — 22
~~1 — " — globes — 1 — 39~~
1 — " Librairie — p.t 321 Kil. net val. 4000. 8 —
1 — " Librairie — " — 300 Kil. val. 4500 fr. 9 — "
3 — " — 276 Kil. net — 5 — 26
5 — " — val. 9200 fr. — 18 — 20
2 — " — p.t 578 — K. net — 11 — 28
1 — " — " — 192 — " — net — 3 — 41
124 — 39

14 — 96
6 — 110
5 — 26
14 — 69
301

10131

1 Caisse diverses — 2 — "
1 — " — cont.t globes val. 900 fr. — 1 — 39
1 — " — médicam.ts p.t 11 Kil. net — 1 — "
2 — " — 80 bout. Rob antisyphillitique
~~—~~ 130 K. val. 500 fr. — 1 — "
1 — " — 9 p.ces mercerie — " — 41
3 — " — march.ses — 2 — 24
9 — 8

~~Libr. — 124 — 39~~
~~Rocou — 13 — 28~~
~~— 3 — 3~~
~~vin mouss. — 12 — 16~~
~~vin en b. — 10 — 24~~
~~vin rouge — 1 — 24~~
~~chardons — 7 —~~

Pour Elieneu

3 Caisse vin 150 Bout — .. — 36 —

1 Caisse vin Champ. — .. — 8 —
1 — .. — .. — 30 Bout. — .. — 8 —
.. — 16

2 C — 6 ..
11 — 14 .. 8
2 balots — 6
1 Caiss. 44
.. 27 4

48 / 148 (3 2
144
4

1 Caisse diverses —	1 — 24	—
2 ballots id —	6 — ..	—
1 Caisse — id —	3 — ..	—
1 — .. id —	1 — ..	—
1 — .. — id —	1 — ..	—
1 — .. — id —	1 — 24	—
1 — caissette val. 450 —	.. — 44	—
1 — caisse march. —	.. — 36	—
1 — .. — .. —	1 — ..	—
1 — .. pendules }	6 — ..	+
1 — .. albâtre }		
1 — .. diverses —	1 — 20	—
3 — .. — .. —	3 — ..	—
	27 4	

1 Caisse librairie — 2 — 12 —
1 — .. — .. — 2 — 24 —
4 — 36

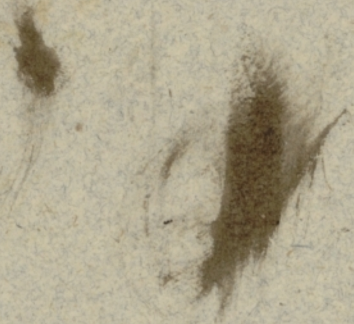
div — 27 — 04
champ — .. — 16
vin — .. — 36
librairie — 4 — 36
32 — 44

48 / 92 (1
48
44 6

48 / 92 (1
48
44

458
462

48
24
72



400/12
33
4
132

96

4/12
400
1650
133

60

1	2	3	4	5	6
15 tonneaux vin 26 ″ 96 caisses vin en bouteilles ch. pes. 17,706 K° br. 39-4 8 C. bouq. pes. 925 K° br. 2-3 14 feuillettes vin 3-24 183 caisses vin pes. 29465 K° 64-32 69 feuillettes vin 20-24	12 tiercons vinaig. 2 ″		259 b. 112-12 9 pièces 4-24 30 id. 15 ″ 50 barr. & 15/2 } 29″24 12 barr. 10/2 barr. et 2 feuill. 9 -		300 b. 1-24 33 060 - 165-15 1200 - 6 - 24,675 - 123-25 6,180 - 30-44 300 - 1-24 21000 / 290 } 106-26 1000 - 5 ″ 300 vin aig. ″ 19
28 fûts vin de 26 Oxh. 263 fûts vin ens. 18,088 veltes — 301-24			321 b. 139-6 20/2 4-27 376 162-46 2/2 ″ 21		144 ″ 35 500 2″24
11 caiss. vin ch. pes. 2065 K° 4-32 1 fût vin 912 lit 1-24 1 dame je. [illegible] - 18 1 c. eau de vie - 8			6/2 barr. 1-24		5340 26″34 1180 - 5″44 2310 - 11″28 4800 24 ″ 228 1″7 3900 - 22″40 210 - 1-4
24 tonneaux 41-29			164 b. 71-4 1 - ″24 1 - ″24 1 id d'eau de vie 648. 1-4		6000 - 30″ 1860 - 9″15 12000 - 60″ 1320 - 6″29 3000 - 15″ 150 - ″19
1 barril vin vieil — [illegible] 5/2 oxhof. 1-[illegible]			12 pièces 25 hect. 5 bll. 6 ″ 20 barr. 10 ″ 2 barr. 8 8/2 3 8 id & 5/2 5-12		60,065 300″19 900 4″24 600 3 ″ 500 2 24 3600 18 ″ 50 ″ 12 100 ″ 24

vin Barriq.	Droits	vin Barriq.	Droits	Esprit Barr.	Droits	Esprit	Droits	Vinaig. Barriq.	Droits		Droits	Vin Bouteilles	Droit	Vin Bouteilles	Droits	Eau de vie Barriq.	Droit
				4	2.42			8	2 " "			416	2. 6			1½	1. 8
												12	· 4				
512	223 " "	1										14 700	73.24				
485	210.11			9	4. 8							312	1.27				
400	173.18			5	2.36							3 360	16.39				
390	169. 2			2	1.16							500	2.24				
309	133.44											30,660	153.15				
230	101.40											625	3.12				
375	187.24											300	1.24				
20	10.33											30	" 8				
2	2 " "											2,754	137.34				
7	7. 8											1555	7.37				
30	30 " "											12,600	21 " "				
8	8.36											200	1 " "				
462	229.21																
20	10																
6	6																

951

Barriques	30 Veltes
Pipe.	de 60 à 62. Veltes
fût	. 5 – 120.
feuillette	. 14 – 15.
Oxhoo.	30 – – –
Baril	. 20.
Pièce.	30
Tierçon	10 . 82. & en proportion 1/4. 1/2.4

Monsieur de la Roquette.

953

				quotité	droits		
	~~Russie~~	~~Pétersbourg~~		~~5973-25~~	~~67-11~~		
Suif	Russie	Pétersbourg	Caen	5973-25	67-11	5973-25	67-11
	id		St Malo	149-6	1-42	149-6	1-42
	id		Le Havre	1307-10	14-34		
				2349-21	29-18		
			id	5025-39	62-40		
			id	6812-3	76-33	31,217-35	373-29
			id	5289-31	59-26		
			id	531-33	6-32		
			id	4768-6	59-29		
				4736-9	59-10		
				1397-31	24-47		
			Nantes	7695-34	86-29	7,695-34	86-29
	id		Rouen	5525-35	62-10		
			id	9725-25	121-27	22,467-2	270-33
				2638-10	29-33		
				4577-12	57-11		
	id		Fécamp	1263-9	15-38	1,988-12	24-41
			id	725-3	9-3		
			Bordeaux	21-17	-13	21-17	-13
				69,513-11	825-6	69,513-11	825-6
Potasse	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	1823-25	13-34		
				5488-23	41-11		
			id	1,568-32	11-38		
			id	268-28	2-1		
			id	2,712-6	20-18	16,480-16	125-2
			id	676-10	5-31		
			id	3,209-15	24-7		
			id	732-37	6-6		
			Havre	720-34	5-26		
				1490-08	11-10		
				4335-1	32-27		
				1423-11	11-42	14,218-34	109-28
				498-21	[illegible]		
				1378	[illegible]		
			~~Caen~~	4373-7	32-37		
			Rouen	2665-	22-10		
				3124-30	23-39	8,604-17	67-9
				2814-27	21-8		
			Nantes	508-19	4-12	508-19	4-12
			Caen	469-38	3-26	469-38	3-26
				40,282-4	309-29	40,282-4	309-29

Fer	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1,010 livres 14	8-23	1,010-14	8-23
	Russie	Pétersbourg	Havre	650	5-20		
				1,461-7	12-9		
				2,500	20-40		
				1,000	8-16	10,010	83-21
				1,700	14-8		
				1,338-33	11-8		
				1,000	8-16		
				360	3		
		id	Rouen	1241-34	10-17	2,186-34	18-11
				945	7-42		
		id	Dunkerque	500	4-8		
			id	300	2-24	922-1	7-33
			id	122-1	1-1		
			St Malo	1200	10	1,200	10
			Nantes	600	5	600	5
			Granville	2,140	17-40	2,140	17-40
			Bordeaux	1,100	9-8	1,100	9-8
			Morlaix	240	2	240	2
				19,409-9	161-40	19,409-9	161-40
Cuivre	Russie	Pétersbourg	Havre	2,422-10	120		
	id	id		550	27-24		
			id	1,633-3	81-32		
			id	6,000	300		
			id	4,028-8	201-20		
			id	4,800	240		
			id	3,500	175	44,804-33	2,240-8
			id	63-25	3-8		
				4,000	200		
				4,000	200		
				2,000	100		
				4,200-23	210		
				1,001-8	50-3		
				2,400-7	120		
				2,932	146-29		
				1,297-29	64-36		
			Rouen	10,500	525		
			id	11,000-4	550		
			id	20,000	1,001	52,675-28	2,634-36
				7,000	350		
				3,000	150		
				1175-24	58-36		
			Dunkerque	3,000	150	3,000	150
			St Malo	400	20	400	20
				100,880-21	5,044-44	100,880-21	5,044-44

Goudron et Poix	Danemark	Copenhague	Dunkerque	474	14-13
				150	4-34
	Russie	Pétersbourg	Boulogne	40-9	1-12
	id	id	Granville	20	-30
	id	id	Morlaix	4	-6
	id	~~Riga~~ id	Rouen	20	1-38
		id	id	37	
	id	id	Dunkerque	20	30
				765	23-19
Froment	Prusse	Stettin	Havre	905 1/2	56-24
		id	id	640	40
		id	id	464	29
		Dantzig	Rouen	928	58
		id	id	1,088	68
		id	id	960	60
		id	id	864	54
		Memel	Vannes	576	36
	Lubeck	Lubeck	Rouen	757 1/3	47-16
	Russie	Libau	Bordeaux	304	19
	Russie	Riga	Caen	501 1/3	31-16
		id	Rouen	469 1/3	29-16
		id	Dunkerque	1,632	102-[illegible]
		id		1,082	67-16
		Pétersbourg	Boulogne	682	42-30
				400	25-[illegible]
			Dunkerque	1,400	87-24
				1,004	62-36
		id	Dunkerque	950	59-18
		id	id	1,160 1/2	72-24
				1,000	62-24
		id	Bordeaux	488	30-24
		id	id	553	34-27
			id	600	37-24
		id	Havre	203	12-33
		id	id	925	57-39
			id	500	31-12
			id	1,223	76-21
			id	875	54-33
			id	979	61-9
			id	697	43-27
			id	1,260	78-35
		id	St Valery	849	53-15
			id	584	36-24
		id	Calais	1450	90-30
		id	Rouen	640	40
		id	id	223	13-45
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887	"
				31,413	1,895-610

Pétersb.	Dunkerq.	45	2-39
id	id	916	57-12
Pétersb.	Havre	970	60-30
"	id	808	50-24
"	"	720	45
		495	30-45
		700	43-36
		248	15-24
		1110	69-18
		92	5-36
		76	4-36
		6,180	380-300

Bois	Douves	Prusse	Stettin	Bordeaux	2760	9-35
		"	"	Nantes	3590	"
		"	Dantzig	~~Havre~~ Dunkerque	600	-5
	Latten de sapin	Prusse	Stettin	Bordeaux	350	"
	Planches	Prusse	Stettin	Bordeaux	189	"
		"	"	Nantes	51	"
		"	"	Havre	140	"
		"	"	"	161	
		"			169	
			Dantzig	Dunkerque	159	2-32
	Viertelholtz	Prusse	Stettin	Nantes	175	7-14
	Poutres	Prusse	Stettin	Nantes	125	"
		id	Dantzig	Dunkerq.	67	4-9
	Langholtz	Prusse	Stettin	Havre	40	9-22
	Sparres	Russie	Riga	Bayonne	200	3-44
			id	Dunkerque	14	6-14
	Mats	Russie	Riga	Bayonne	125	"
		"	"	Dunkerq.	20	
	Accourses	Russie	Pétersbourg	Granville	450	-17
	Planches	id	id	Bordeaux	2,458	5-39
		id	id	Morlaix	1,834	6-31
			Riga	Havre	560	
	~~Planches~~	Russie	Pétersb.	Granville	77	1-14
		id	id	Dunkerq.	164	-30
		id	Riga	id	150	"
	Esparres	Russie	Pétersbourg	Havre, Granville	36	-27
		id	id	Dunkerque	58	-18
		id	id	Morlaix	34	-7
			Riga		200	
	Mat	Russie	Pétersbourg	Granville	1	-24
		id	id	Dunkerque	4	2-10
		id	Riga	id	56	11-13
	Douves	id	Riga	Dunkerque	240	8-27
			id	Havre	3160	
			id	Dunkerque	1050	
	Poutres	id	Riga	Dunkerque	14	-1
					61	
	Barres de guindeau, aviron	id	St Pétersb.	Morlaix	25	-5

Planches	Riga	Dunkerque	600	
id	St Pétersb.	Rouen	658	5-24
	id	Dunkerque	606	5-16
Madriers	Pétersbourg	Dunkerq.	100	1-32
Mature	Pétersb.	Dunkerq.	2	1
Esparres	Pétersbourg	Fécamp	28	-42

Passe-port.

Consulat de France en Danemarck.

No

Signalement.

Age *ans*

taille

cheveux

sourcils

yeux

front

nez

bouche

menton

visage

SIGNES PARTICULIERS.

Signature du Porteur.

Au nom du Roi.

NOUS, LOUIS-ANTOINE-CLAUDE MURE DE PELANNE,

Consul de S. M^{te} le Roi de France et de Navarre dans les Etats de S. M^{te} le Roi de Danemarck,

Prions M. M. les officiers Civils et Militaires de laisser passer librement

né à

demeurant à

allant à

et de lui donner aide et protection en cas de besoin.

Le présent Passeport valable pour *a été délivré sur*

Fait à *le*

Par M. le Consul

Le Chancelier du Consulat.

Le Consul de France.

	Russie	Pétersb.	Caen	208	13 "
Froment (suite)		Pétersb.	Dunkerque	640	40 "
		id.	id.	427 ½	26 " 35
		id.	id.	592 ½	37 . 2
			id.	1000	61 " 71
				1000	62 " 24
		Petersb.	Granville	220	13 " 36
		id.	Boulogne	800	50
				4,888	302 - 168
marchand. div.	Russie	Petersbourg	Havre	~~[illegible]~~	42 " 41
		id.	Dunkerque		" - 44
		id.	Bordeaux		7 - 43
		id.	Dunkerque		" - 18
		id.	Havre		50 - 16
		id.	Nantes		33 - 42
		id.	Dunkerque		1 - 36
		id.	Rouen		45 - 42
		Riga	id.		3 "
		Petersb.	id.		23 - 30
		id.	Havre		17 - 2
		id.	~~[illegible]~~ Dunkerque		12 11
		id.	Havre		" 13
		id.	Dunkerque		"
		id.	Bordeaux		9 - 20
		id.	Havre		
	Prusse	Stettin	Havre		62 - 12
		Dantzig	Rouen		4
	Russie	Petersbourg			

encore 42 lignes pour march. diverses

Seigle	Russie	Riga	Dunkerque	1440	45 "
		id.	Caen	165 ⅓	5 - 30
		Liebau	Bordeaux	240	7 - 24
		Pétersbou.	Havre	660	18 - 36
		id.	Dunkerque	200	6 - 12
		id.	id.	864	27 "
		id.	Nantes	675	21 - 5
		id.	Dunkerq.	1550	48 - 21
		id.	Caen	465	14 - 26
		id.	Dunkerque	367	11 - 23
		id.	Granville	160	5 "
				6,726	210 " 33
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352	11 "
				352	11 "
Farine	Russie	Petersb.	Havre	13 las	" 26
Graine de lin	Russie	Pétersbourg	Havre	50 T.	2 - 17
		id.	St Valery	25	1 - 9
		id.	Dunkerque	200	9 - 19
		id.	Havre	530	24 - 41
		id.	St Malo	35	1 - 32
		id.	Granville	70	3 - 14
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664	31 - 4
	Russie	Riga	Flessingue	1660	71 - 16
		Pétersbourg	Havre	1128	52 - 42
		id.	Dunkerque	5	" 12
		id.	Rouen	100	4 - 33
				4,467	202 " 47

nature des marchandises importées — Pays d'où ~~[illegible]~~ ont été ~~expédiées~~ — Pays d'où les marchandises ont été exportées, quelles ont été importées, en quotités ~~[illegible]~~ par pays, droits du Sund, Total — Prusse, Danemark, Russie, Lubeck — Ports de France où ces marchandises ont été importées: Havre, Dunkerque, Rouen, Bordeaux, Caen, Nantes, St Valery s/s, Calais, St Malo, Bayonne, Fécamp, Boulogne, Morlaix, Flessingue

~~Chanvre~~

quotités des march. importées dans chaque port — droits Sund R. l. s. — ports ~~[illegible]~~ — valeur approx. des march. en France — ports où l'importation a été effectuée — Total des quotités par espèce de marchand. — Total des droits par espèce de march. — Total de la valeur approx. par espèce de marchand. — Total général des droits du Sund — Total général de la valeur des import.

en R. — Ext. ~~valeur~~ — valeur approx.

Chanvre
Russie Lieban Bordeaux 510 sonds 8 - 25 ×
id. Petersb. Dunkerq. - 372 6 - 10 ×
id. id. id. - 1235 - 30 20 - 29 ×
id. id. Calais - 1217 - 30 - 20 - 15 ×
id. id. Rouen - 730 - 30 - 12 - 9 ×
id. id. Dunkerq. 1527 - 30 - 25 - 23 ×
id. id. le Havre 2205 - 10 - 36 - 37 ×
id. id. Dunkerque 463 - 3 - 7 - 35 ×
id. id. St Malo - 2757 - ~~15~~ - 45 - 46 ×
id. Riga Bayonne - 3650 - 10 - 60 - 19 ×
Petersb. Caen - 189 - 15 - 3 - 8 ×
id. St Malo - 2517 " 42 - 12 ×
id. Dunkerque 1222 - 15 - 20 - 18 ×
id. Le havre 2052 - 25 34 - 10 ×
id. id. - 2017 - 25 - 33 - 30 ×
id. id. - 604 - 20 - 10 - 4 ×
id. id. - 149 - 35 - 8 - 8 ×
id. id. - 1546 - 25 - 25 - 37 ×
id. Bayonne - 2913 - 15 - 48 - 28 ×
St Malo - 2449 - 25 40 - 41 ×
le Havre - 897 - 15 14 - 46 ×
id. 10 - 3 - " 12 ×
Boulogne - 2013 - 30 - 33 - 28 ×
Nantes - 815 - 10 - 13 - 29 ×
Granville - 2354 - 15 - 39 - 11 ×
Dunkerque - 755 - 18 - 12 - 28 ×
id. 898 - 37 - 15 - 1 ×
le Havre - 235 - 5 - 3 - 44 ×
id. 3025 - 30 - 50 - 21 ×
Riga Dunkerque 2467 - [illegible] - 41 - 5 ×
Petersb. le Havre 309 - 10 5 - 8 ×

Petersb. Dunkerq. 4750 - 35 - 76 - 16 ×
id. Fécamp 587 - 9 - 38 ×
id. Rouen 587 - 20 9 - 38 ×
id. Bordeaux 4853 - 80 - 43 ×
id. le Havre 2647 - 20 44 - 7 ×
id. [illegible] 2774 - 25 46 - 11 ×
id. Boulogne 1880 - 31 - 16 ×
Riga le Havre 1900 - 31 - 32 ×
Petersb. Rouen 2228 - 37 - ×
id. Dunkerq. 1928 - 25 - 33 - 15 ×
id. Fécamp 2563 - 20 - 42 - 35 ×
id. Rouen 1003 - 15 16 - 35 ×
id. Havre 506 - 20 8 - 22 ×

nature des marchand.	Pays d'où elles ont été tirées	Ports	Ports ~~de France~~ où l'importation a été effectuée	Quttités par ports	Droits du Sund	Total des ~~droits~~ quotités par ~~espèce de marchand.~~ pays	Total des droits du Sund par pays ~~espèce de march.~~
~~Chanvre~~ Chanvre	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	12,983 " 3	217 - 31	72 143 P. 23 lb	1,209 [illegible] p. 12 lb
	"	"	Calais	1,217 " 30	20 - 15		
	"	"	Rouen	4,549 " 25	75 - 34		
	"	"	le Havre	18,972 " 25	321 - 44		
	"	"	St Malo	7,723 " 25	129 - 3		
	"	"	Caen	189 " 15	3 - 8		
	"	"	Bayonne	2,913 " 15	48 - 28		
	"	"	Boulogne	3,893 " 30	64 - 44		
	"	"	Nantes	815 " 10	13 - 29		
	"	"	Granville	2,354 " 15	39 - 11		
	"	"	Fécamp	3,150 " 20	52 - 25		
	"	"	Bordeaux	4,853 " "	80 - 43		
	id.	Lieban	Bordeaux	510 "	8 - 25		
	id.	Riga	Bayonne	3,650 " 10	60 - 19		
			Dunkerque	2,467 "	41 - 5		
			le Havre	1,900 "	31 - 32		
				72143 " 23	1,209 - 12		
Lin	Russie	Pétersbourg	Havre	10 P. 3 lb	" 12	10 P. 3 lb	" 12

Passe-port.

Consulat de France en Danemarck.

Nº

Signalement.

Age *ans*

taille

cheveux

sourcils

yeux

front

nez

bouche

manton

visage

Signes Particuliers.

Signature du Porteur.

Au nom du Roi.

Nous, Louis-Antoine-Claude Mure de Pelanne,

Consul de S. Mté le Roi de France et de Navarre dans les Etats de S. Mté le Roi de Danemarck.

Prious M. M. les officiers Civils et Militaires de laisser passer librement

né à

demeurant à

allant à

et de lui donner aide et protection en cas de besoin.

Le présent Passeport valable pour *a été délivré sur*

Fait à *le*

Par M. le Consul

Le Chancelier du Consulat.

Le Consul de France.

955

13,163 „ 33[68] —	214-175	Petersb. à Dunkerque
1,217 „ 30 —	20-15 ———	— Calais
4,549 „ 25 —	74-82 ———	— Rouen
18,972 „ 25 —	316-284 ———	— Havre
7,723 „ 25 —	127-99 ———	
189 . 15 —	3-8 ———	
2,913 „ 15 —	48-28 ———	
3,893 „ 30 —	64-44 ———	
815 „ 10 —	13-29 ———	
2,354 „ 15 —	39-11 ———	
3,150 „ 20 —	51-73 ———	
4,853 „ „ —	80-43 ———	
63,797 „ 03	-801 | 48	56
	411 18	
	1,067-27	
510 „ — —	8-25	
8,017 „ 10 —	133-8	
	60 | 48	
72,324 „ 03	1,209-12	

Froment	droits	Seigle	droits
682 Ech.	42-30	600 Echv-	18-36
950 -	39-18	200 - d° -	6-12
488 -	30-24	800	25 "
1160 1/2 —	72-24		
553-	34-27		
3,833-1/2	123/48		
total —	239-27 2		

177/48
33 3

239/48
47 4

~~201~~
1569/48
129 32
33

485/48
5 10

1

227/48
35 4

282

314 = 33
29 = 5
29 = 35
43 = 33
1 = 12
1 = 9
1 = 32
1 = 24
223 = 31
16 - 6
4
~~224~~
672 - 32

129/48
33 2

80/48
32 1

511/48
31 10

224/48
32 4

Petersbourg - Havre — 42-41
46-208-
15-98-
" 3-
8"68-
13"22-
19"129-
10"54-
19"64-
9"107-
10"101-
8"113-
12"69-
10"88-
3"26-
6"114-
1"18-
8"36-
1"42-
2" "-
13"37-
27"131-

Petersb. Dunkerq. — "44
"18
1-36
1-59
" 15
4-17
2-37
4-62
3-124
4-73
19=485

Peters. Bord. 7-43
9 "
8 475
1 9
25=227

Petersb. Nantes — 33-42
7-70
1-17
41=129

Petersb. Rouen 44-90
22-78
1-24
5-10
15-44
5-30
28-93
21-43
43-71
39-28
223-511

Riga - Rouen 3 "
Riga - Havre 9 "
Riga Dunkerq. 4-6
Dantzig Rouen " 4

Peters. Caen — 1-12 +

Peters. Redon 1-9 +

Petersb. Boulogne " 3-
" 77-
80 +

Petersb. Granville 1-24 +

de Petersbourg —	Havre	282"1569
id —	Dunkerque	19"485
id —	Bordeaux	25"227
id —	Nantes	41"129
id —	Caen —	1"12
id —	Redon	1"9
id —	Boulogne	"80
id —	Granville	1"24
id —	Rouen	223-511
		593-3046
		16-6
		63 " 4
		~~3056~~
		672"32

Riga — Rouen — 3 "
id — Havre — 9 "
id — Dunkerque — 4-6
16-6

Peau de bœuf

Peterst. Havre 4,000. 3-11
~~[illegible]~~
5,000 3-36
5,000 3-37

Petersb — Rouen 10,000 — 7-24

Petersb — Redon — 5,000 3-36

Riga — Havre — 2018

Peaux de chevaux

Petersb. Havre 1000 — 7-24

Petersb — Granville 100 — " 36

14000 — 10-25
10000 — 7-24
5000 — 3-36
21-37
2018 ~~[illegible]~~ 0-18
~~16-4~~

656-22
16-6
4
672-32

1000 — 7-24
100 — 36
8-12

Pet. 4.15,000 — ~~10-13~~
R. 10,000 — 7-24
Red. 5,000 — 3-36
22-25

2018 — " 18
23-43
1100 — 8-12

48 73 85 49 48 85 55 55 73 37 23

903
12
891

296
12
284

Duntzfeld

à Copenhague

Nature des marchandises	Pays d'où elles ont été exportées	Ports d'exportation	Ports de France où l'importation a été effectuée	Quotité des marchandises	Droits du Sund	Total des quotités de march. par port d'exp.on à chaque port d'imp.on	Totaux des quotités de marchandises de chaque port d'exp.on à tous les ports d'impon	Total des droits du Sund	Totaux des droits du Sund
				Pouds ℔					
Chanvre	Russie	Petersbourg	Dunkerique	372 . "	6 . 10				
		"	id	1,235 . 30	20 . 29				
		"	id	1,527 . 30	25 . 23				
		"	id	463 . 3	7 . 35				
		"	id	1,222 . 15	20 . 18				
		"	id	755 . 18	12 . 28	13,163 . 33		217 . 31	
		"	id	898 . 37	15 . 1				
			id	[illegible]	[illegible]				
		"	id	4,759 . 35	76 . 16				
		"	id	1,928 . 25	33 . 15				
		"							
		Id.	Calais	1,217 . 30	20 . 15	1,217 . 30		20 . 15	
		"	id.						
		Id	Rouen	730 . 30	12 . 9				
		"	id.	587 . 20	9 . 38				
		"	id	2,228 . "	37 . "	4549 . 25		75 . 34	
		"	id	1,003 . 15	16 . 35				
		"	id						
		Id	le Havre	2205 . 10	36 . 37				
		"	id	2052 . 25	34 . 10				
		"	id	2017 . 25	33 . 30				
		"	id	604 . 20	10 . 4				
		"	id	149 . 35	8 . 8				
		"	id	1546 . 25	25 . 37				
		"	id	897 . 15	14 . 46	18,972 . 25		321 . 44	
			id						
		"	id	235 . 5	3 . 44				
		"	id	3625 . 30	50 . 21				
		"	id	309 . 10	5 . 8				
		"	id	2647 . 20	44 . 7		63,797 . 3		1067 . 27
		"	id	2774 . 25	46 . 11				
		"	id	5[illegible]6 . 20	8 . [illegible]				
		"	id						
		Id	Saint Malo	2,757 . "	45 . 46				
		"	id	2,517 .	42 . 12	7,723 . 25		129 . 3	
		"	id	2449 . 25	40 . 41				
		"	id						
		Id.	Caen	189 . 15	3 . 8	189 . 15		3 . 8	
		"	id						
		Id.	Bayonne	2913 . 15	48 . 28	2,913 . 15		48 . 28	
		"	id						
		Id.	Boulogne	2013 . 30	33 . 28				
		"	id	1880 .	31 . 16	3,893 . 30		64 . 44	
		"	id						
		Id	Nantes	815 . 10	13 . 29	815 . 10		13 . 29	
		"	id						
		Id	Granville	2354 . 15	39 . 11	2,354 . 15		39 . 11	
		"	id						

			Reporté ...				63,797.3		1,067.27
suite du Chanvre	Russie	Pétersbourg	Fécamp	587 ..	9.38				
		"	id	2,563.20	42.35	3,150.20		52.25	
		"	id						
		Id	Bordeaux	4,853 ..	80.43	4,853 ..		80.43	
		"	id						
		"	id						
		Liebau	Bordeaux	510 ..	8.25	510 ..	510 ..	8.25	8.25
		"	id						
		"	id						
		Riga	Bayonne	3,650.10	60.19	3,650.10		60.19	
		"	id						
		Id	Dunkerque	2,467 ..	41.5	2,467 ..	8,017.10	41.5	133.8
		"	id						
		Id	le Havre	1,900 ..	31.32	1,900 ..		31.32	
		"	id						
		"	Totaux ...				72,324.3		1209.12
Lin	Russie	Pétersbourg	le Havre	10.3	.. 12	10.3	10.3	.12	.12
		"	id						
		"	id						
Suif	Russie	Pétersbourg	Caen	5 973.25	67.11	5,973.25		67.11	
		"	Saint Malo	149.6	1.42	149.6		1.42	
		"	le Havre	1 307.10	14.34				
		"	id	2 349.21	29.18				
		"	id	5 025.39	62.40				
		"	id	6 812.3	76.33				
		"	id	5 289.31	59.26	31,217.35		373.29	
		"	id	531.33	6.32				
		"	id	4 768.6	59.29		69,513.11		825.6
		"	id	4 736.9	59.10				
			id	397.3	4.47				
		Id	Nantes	7,695.34	86.29	7,695.34		86.29	
		Id	Rouen	5 325.35	62.10				
		"	id	9 725.25	121.27				
		"	id	2 638.10	29.33	22,467.2		270.33	
		"	id	4 577.12	57.11				
		Id	Fécamp	1 263.9	15.38	1,988.12		24.41	
		"	id	725.3	9.3				
		Id	Bordeaux	21.17	.. 13	21.17		.. 13	
		"	id						
		"	id						
Potasse	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	1 823.25	13.34				
		"	id	5 488.23	41.11				
		"	id	1 568.32	11.38				
		"	id	268.28	2.1				
		"	id	2 712.6	20.18	16,480.16		125.2	
		"	id	676.10	5.31				
		"	id	3 209.15	24.7				
		"	id	732.37	6.6				
		Id	le Havre	720.34	5.26				
		"	id	1 490.8	11.10		40282.4		
		"	id	4 335.1	32.27	14,218.34		109.28	309.29
		"	id	1 423.11	11.42				
		"	id	498.21	4.8				
		"	id	1 372.32	11.22				
		"	id	4 378.7	32.37				

978

Marchandises diverses.	Russie	Petersbourg	le Havre	314.33	
		Id.	Dunkerque	29.5	
		Id.	Bordeaux	29.35	
		Id.	Nantes	43.33	
		Id.	Caen	1.12	
		Id.	Redon	1.9	656.22.
		Id.	Boulogne	1.32	
		Id.	Granville	1.24	
		Id.	Rouen	233.31	
		Riga	Rouen	3.ıı	
		Id.	Havre	9.ıı	16.6
		Id	Dunkerque	4.6	
	Prusse	Dantzig	Rouen	ı.ı4	ı.4

suite de Potasse									
	Russie	Pétersbourg	Rouen	2,665 „	22.10				
		„	id	3,124.30	23.39	8,604.17		67.9	
		„	id	2,814.27	21.8				
		Id	Nantes	508.19	4.12	508.19		4.12	
		Id	Caen	469.38	3.26	469.38		3.26	
		„	id						
		„	id						
Fer	Russie	Pétersbourg	le Havre	650 „	5.20				
		„	id	1461.7	12.9				
		„	id	2500 „	20.40				
		„	id	1,000 „	8.16				
		„	id	1700 „	14.8	10,010 „		83.21	
		„	id	1338.33	11.8				
		„	id	1000 „	8.16				
		„	id	360 „	3 „				
		Id	Rouen	1241.34	10.17				
		„	id	945 „	7.42	2,186.34	18,398.35	18.11	153.17
		Id.	Dunkerque	500 „	4.8				
		„	id	300 „	2.24	922.1		7.33	
		„	id	122.1	1.1				
		Id	St Malo	1200 „	10 „	1,200 „		10 „	
		Id	Nantes	600 „	5 „	600 „		5 „	
		Id	Granville	2140 „	17.40	2,140 „		17.40	
		Id.	Bordeaux	1,100 „	9.8	1,100 „		9.8	
		Id.	Morlaix	240 „	2 „	240 „		2 „	
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1,010.14	8.23	1,010.14	1,010.14	8.23	8.23
Cuivre	Russie	Pétersbourg	le Havre	2,400 „	120 „				
		„	id	550 „	27.24				
		„	id	1,633.3	81.32				
		„	id	6,000 „	300 „				
		„	id	4028.8	201.20				
		„	id	4800 „	240 „				
		„	id	3500 „	175 „				
		„	id	63.25	3.8	44,804.33		2,240.8	
		„	id	4000 „	200 „				
		„	id	2000 „	100 „		100,880.21		5,044.44
		„	id	4200.23	210 „				
		„	id	1001.8	50.3				
		„	id	2400.7	120 „				
		„	id	2932 „	146.29				
		„	id	1295.29	64.36				
		Id	Rouen	10,500 „	525 „				
		„	id	11,000.04	550 „				
		„	id	20,000 „	1,001 „	52,675.28		2,634.36	
		„	id	7,000 „	350 „				
		„	id	3,000 „	150 „				
		„	id	1175.24	58.36				
		„	Dunkerque	3,000 „	150 „	3,000 „		150 „	
			St Malo	400 „	20 „	400 „		20 „	

Goudron & Poix	Danemark	Copenhague	Dunkerque	Tonnes 474 »	14.13				
			»	150 »	4.34	624 »	624 »	18.47	18.47
	Russie	Pétersbourg	Boulogne	40 »	1.12	40 »		1.12	
		»	Granville	20 »	» 30	20		» 30	
		»	Morlaix	4 »	» 6	4	141	» 6	4.20
		»	Rouen	20 »					
		»	id	37 »	1.38	57		1.38	
		»	Dunkerque	20 »	30	20		. 30	
		»					765 »		23.19
Froment	Prusse	Stettin	le Havre	Eschverte 905 ½	56.24				
		»	id	640 »	40 »	2,009 ½	2,009 ½	125.24	125.24
		»	id	464 »	29 »				
		»	id						
	id	Dantzig	Rouen	928 »	58 »				
		»	id	1 088	68 »	3,840	3,840 »	240 »	240 »
		»	id	960	60 »				
		»	id	864	54 »				
		Memel	Vannes	576	36 »	576	576 »	36 »	36 »
	Lubeck	Lubeck	Rouen	757 ⅓	47.16	757 ⅓	757 ⅓	47.16	47.16
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887 »	» »	887 »	887 »	» »	» »
	Russie	Pétersbourg	Boulogne	682 »	42.30				
		»	id	400 »	25 »	1,927		120.21	
		»	id	800 »	50 »				
				45 »	2.39				
		Id	Dunkerque	1 400 »	87.24				
				916	57.12				
		»	id	1004 »	62.36				
		»	id	950 »	59.18				
		»	id	1160 ½	72.24				
		»	id	1 000	62.24	10,090 ½		630.30	
		»	id	640	40				
		»	id	427 ½	26 35				
		»	id	592 ½	37.2				
		»	id	1 000 »	61.71				
		»	id	1 000 »	62.24				
		Id	Bordeaux	488 »	30.24				
		»	id	553 »	34.27	1,641		102.27	1,903.30
		»	id	600	37.24				
		Id	le Havre	203	12.33				
		»	id	925	57.39				
		»	id	500	31.12				
		»	id	1 223	76.21				
		»	id	875	54.33				
		»	id	979	61.9				
		»	id	697	43.27	12,526	30,458 ½	782.42	
		»	id	1 200	75 »				
		»	id	705	44.3				
		»	id	970	60.30				
		»	id	808	50.24				
		»	id	720	45 »				
		»	id	495	30 45				
		»	id	700	43.36				
		»	id	248 »	15.24				
		»	id	1110 »	69.18				
		»	id	92 »	5.36				
		»	id	76 »	4.36				

Suite du Froment	Russie	Pétersbourg	St Valery s/s.	949	" "	59.15				
		"	id.	584	" "	36.24	1,533	"	95.39	
		Id	Calais	1,450	" "	90.30	1450		90.30	
		Id	Rouen	640	" "	40 " "				
		"	id	223	" "	13.45	863		53.45	
		Id	Caen	208	" "	13 " "	208		13 " "	
		Id	Granville	220		13.36	220		13.36	
		Liebau	Bordeaux	304	" "	19 " "	304	304 "	19 " "	19 " "
		Riga	Caen	501	1/3	31.16	501 1/3		31.16	
		Id	Rouen	469	1/3	29.16	469 1/3	3,648 2/3	29.16	228 " "
		Id	Dunkerque	1,632		102 " "				
		"	id	1,046		65.16	2,678		167.16	
								42,481 "		2,599.22
Seigle	Russie	Pétersbourg	le Havre	600	" "	18.36	600 "			
		Id	Dunkerque	200	" "	6.12				
		"	id	864	" "	27 " "				
		"	id	1,550	" "	48.21	2,981		111.44	
		"	id	367	" "	11.23		6,726 "		152.27
		Id	Nantes	675	" "	21.5	675		21.5	
		Id.	Caen	465	" "	14.26	465		14.26	
		Id.	Granville	160	" "	5 " "	160 "		5 "	
		Riga	Dunkerque	1,440	" "	45 " "	1,440		45 "	
		Id	Caen	165	1/3	5.30	165 1/3	1,605 1/3	5.30	50.30
		Liebau	Bordeaux	240	" "	7.24	240 "	240 "	7.24	7.24
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352	" "	11 " "	352 "	352 "	11 "	11 "
Farine	Russie	Pétersbourg	le Havre	[Sacs] 13		" 26	13 "	13	26 "	26 "
Graine de lin	Russie	Pétersbourg	le Havre	50	" "	2.17				
		"	id	530	" "	24.41	1,708 "		80.4	
		"	id	1,128	" "	52.42				
		Id	Saint Valery s/s	25	" "	1.9	25 "		1.9	
		Id	Dunkerque	200	" "	9.19				
		"	id	5	" "	" 12	205 "	2,143	9.31	100.27
		Id	Saint Malo	35	" "	1.32	35 "		1.32	
		Id	Granville	70	" "	3.14	70 "		3.14	
		Id	Rouen	100	" "	4.33	100 "		4.33	
		Riga	Flessingue	1,660	" "	71.16	1,660 "	1,660	71.16	71.16
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664	" "	31.4	664	664	31.4	31.4
Bois Douves	Prusse	Stettin	Bordeaux	2,760	" "	9.35				
		Id	Nantes	3,590	" "					
		Dantzig	Dunkerque	600		" 5				

Suite du Bois - Douves	Russie	Riga	Dunkerque	240 ""	
		"	id	1000	
		Id	Havre	3160 ""	8 . 27
id. Lattes de sapin	Prusse	Stettin	Bordeaux	350	
id. Planches	Prusse	Stettin	Bordeaux	189 ""	
		Id	Nantes	51	
		Id.	Havre	140	
		"	id	161	
		"	id.	169	
		Dantzig	Dunkerque	159	2 . 32
id id.	Russie	Pétersbourg	Bordeaux	2458 ""	5 . 39
		Id.	Morlaix	1834 ""	6 . 31
		Id	Rouen	658 ""	5 . 24
		Id.	Dunkerque	606 ""	5 . 16
		"	id	167 ""	" . 30
		Id.	Granville	77 ""	1 . 14
		Riga	Havre	565 ""	
			Dunkerque	600 ""	
			id.	150 ""	
id. Viertelholter	Prusse	Stettin	Nantes	175 ""	7 . 14
id. Langholter	Prusse	Stettin	le Havre	40 ""	9 . 22
id. Poutres	Prusse	Stettin	Nantes	125 ""	
		Dantzig	Dunkerque	67 ""	4 . 9
	Russie	Riga	Dunkerque	14 ""	" ""
		"	id.		
id. Esparres	Russie	Riga	Bayonne	200 ""	3 . 44
		Id.	Dunkerque	14 ""	6 . 14
		"	id	200 ""	
		Pétersbourg	Fécamp	28	" 42
		Id.	Granville	36	" 27
		Id.	Dunkerque	52	" 8
		Id.	Morlaix	34	" 7
id. Mâts	Russie	Riga	Bayonne	125 ""	
		Id	Dunkerque	20 ""	
		"	id	56 ""	11 . 13
		Pétersbourg	Dunkerque	2	1 ""
		"	id	4	2 ""
		Id.	Granville	1	" 24
id Acouvises	Russie	Pétersbourg	Granville	450 ""	" 17
id Barres s. Guindeau	Russie	Pétersbourg	Morlaix	61 ""	" 1
id Avirons	Russie	Pétersbourg	Morlaix	25 ""	" 5
id Madriers	Russie	Pétersbourg	Dunkerque	100 ""	1 . 32
Peaux de lièvre	Russie	Pétersbourg	le Havre	15,000 pièces	11 . 13
		Id.	Rouen	10,000	7 . 24
		Id.	Redon	5,000	3 . 36
	idem	Riga	le Havre	2,018	" . 18
Peaux de cheval	id.	Pétersbourg	le Havre	1,000	7 . 24
		id	Granville	100	" 36
Zinc	Prusse	Stettin	le Havre	1001 contner	62 . 12

981

Chanvre et Lin	droits	Lin	droits	Suif	droits	Potasse	droits	Fer	droits	Cuivre	droits	Goudron ~~cargaison~~ brai et poix	droits	Bois	droits	Froment	droits	Seigle	droits	Orge	droits	Farine	droits	Graine de lin	droits	Marchand. div. droits	~~[illegible]~~	Totaux des droits sur les marchandises	Droits de fanaux	Cuir et peaux	droits	Zinc	droits
51 SK. 1 L. 14 ou 510 pouds 14 L.	8.25	"	"	"	"	"	"	101 SK. 14 L. ou 1010 p. 14 L.	8.23	"	"	474 tonn. G. 150 id. P.	14.13 4.34	"	"	3,396 Ech. 1/6	212.8	1,845 1/3 "	58.6	352 Echw.	11 "	"	"	"	"	"	"	317.13	31.24	"	"		
372 pouds "	6.10	"	"	"	"	"	"	650 pouds "	5.20	550 pouds "	27.24	"		,	17.1	4,473 " 1/2	279.27	800 Ech. "	25 "	"	"	"	"	"	"	51.32		415.18	40.24	4,000 peaux de lièvre...	3 "		
2,453 id. 20	40.44	"	"	"	.	7,778 p. 9	58.27	"	"	6,000 id. "	300 "	"	"		9.22	4,527 " "	282.45	1,539 id "	48.5	"	"	13 sacs	" 26	50 Ech. "	2.17	86.16		898.46	36 "	1,000 pièces cuirs de chev.	7.24	1001 Cen.	62.12
730 id 30	12.9	"	"	"	"	"	"	1,241 id 34	10.17	25,528 id 12	1276.20	"	"	"	"	3,416 " 1/3 887 "	213.25 "	1,550 id "	48.21					25 id "	1.9	89.26		1,662.43	36 "	15,000 peaux lièvre...	11.12		
1,527 id 30	25.23	"	"	"	"	2,980.34	22.19	500 id	4.8	3,000 id "	150 "	"	"	"	"	7,412 " "	463.12	" "	"	" "	"	"	"	200 id	9.19	11.33		686.18	40.24				
2,668 id 13	44 24	"	"	"	"	676.10	5.31	"	"	4,800 id "	240 "	"	"	"	"	7,175	448.19	" "	"	" "	"	"	"	"	"	48.44		799.11	36.00	5000 peaux de lièvre	3.37		
2946 id 15 365 SK. 18 L. 10	49.6 60.19	"	"	5,973 pouds 25	67.11	3,679 id. 13	27.33	1,200 p. "	10 "	400 id "	20 "	"	"		3.44	3170 Echr. "	198.6	832 Ech. "	26.1	" "	"	"	"	"	"	4.1		466.25	40.24	"	"		
ou 3650 po. 18 L. 40 5,292 p. 25 2517 p. ...	88.18 42.12	"	"	"	"	3,397 id. 37	28.16	422 id. 1	3.25	37,500 id	1876 "	"	"	"	"	2,378 id "	148.31	"	"	" "	"	"	"	"	"	43.22		2,230.20	40.24	"	"		
10,575 id 5	182.[illegible]	~~10 pouds 3~~	" ~~12~~	2,498 id 27	31.12	7,248 id. 20	55.31	4,961 id 7	41.17	13,601 id 15	680.3	40 G.	1.12	"	"	2,550 id. "	159.18	"	"	" "	"	"	"	565 id "	26.25	60.19		1,241.32	45 "	5000 peaux de lièvre...	3.36		
5,059 id 5	84.17	"	"	30,349 id 22	347.42	1,007 id. "	8.20	5,778 id 33	48.8	8,141 id 19	407.1	20 id	" 30	,	12.25	2296 id "	143.23	160 "	5 "	" "	"	"	"	2394 id " ~~2276 tonnes~~	105.34 ~~[illegible]~~	43.18		1,207.14	45 "	100 cuirs de chevaux	" 36	"	"
21,831 id. 20	363.43	"	"	21,771 id. 22	272.8	1,372 id 32	11.22	3,405 id "	28.18	1,295 id 29	64.36	"	"		6.14	"	"	"	"	"	"	"	"	1,128 E.	52.42	31.13		831.4	45.00				
7,936 id 25 ~~[illegible]~~	133.15	"	"	8,522 id.32	101.30	9,326 id 22	70.4	240 id "	2 "	" "	"	24 G. 20 id. 37 id. Poix	2.26		46.3	800 id "	50 "	"	"	"	"	"	"	5 id "	" 12	130.16		536.38	43.[illegible]	2,018 peaux de lièvre	18		
4,073 P. 15 10 - 3	67.43 - 12	"	"	397 id 3	4.47	2,814 id. 27	21.8	"	"	63 id 25	3.8	"	"	28 Sparres	" 42	"	"	"	"	"	"	"	"	100 id "	4.33	71.40		175.18	22.24	1,000 id id.	" 36		
72,154.24	1209.24	~~10 pouds 3~~	" 12	69,513.11	825.6	40,282.4	309.19	19,409.9	161.40	100,880.20	5044.24	765	23.19		96.7	42,481 Ech.	2599.22	6,726 E. 1/3	210.33	352 E.	11 "	13 sacs	" 26	4,467	202.47	672.32		11,461.12		32,018 P. liè. 1,100 cuirs de chev.	31.7	1001 C	62.12

Toiles
cuirs, soie de porc &c.
colle de poisson
fil et tissu de chanvre et de lin
Toile à voile, cordages
Plumes et duvets

Chanvre et Lin | droits | valeur approxim. en francs

1029

Espèces des Marchandises	Pays d'où elles ont été exportées	Ports d'exportation	Ports de France où l'importation a été effectuée	Quotités des marchandises importées dans chaque port	Total par port d'exportation	Total par pays d'exportation	Total général par Espèces, en poids et mesures étrangers	Total général par Espèce en poids et mesures de France	Droit du Sund par Espèce en monnaie danoise	Droit du Sund par espèce en monnaie de France
			Dunkerque	13,163 33						
			Calais	1,217 30						
			Rouen	4.549 25						
			Le Havre	18,972 25						
			Saint Malo	7,723 25						
			Caen	189 15						
		St Pétersbourg	Bayonne	2,913 15	63,797. 3					
			Boulogne	3,893 30						
			Nantes	815 10						
Chanvre	Russie		Granville	2,354 15		72,324.13	72.324.13		1,209.12	
			Fécamp	3,150 20						
			Bordeaux	4,853 " "						
		Liebau	Bordeaux	510 " "	510 " "					
			Bayonne	3,650. 10						
		Riga	Dunkerque	2467 " "	8 017.10					
			Le Havre	1 900 " "						
Lin	Id	St Pétersbourg	Le Havre	10 3	10 3	10 3	10. 3		.12	
			Caen	5 973 25						
			St Malo	149 6						
			Le Havre	31 217 35						
Suif	Id.	St Pétersbourg	Nantes	7 695 34	69,513.11	69,513.11	69,513 11		825. 6	
			Rouen	22 467 2						
			Fécamp	1 988 12						
			Bordeaux	21 17						
			Dunkerque	16 480 16						
			Le Havre	14 218 34						
Potasse	Id.	St Pétersbourg	Rouen	8 604 17	40 282. 4	40,282. 4	40,282. 4		309.29	
			Nantes	508 19						
			Caen	469 38						
			Le Havre	10 010 " "						
			Rouen	2 186 34						
			Dunkerque	922 1						
			Saint Malo	1 200 " "						
Fer	Id	Saint Pétersbourg	Nantes	600 " "	18,398.35	18,398.35				
			Granville	2 140 " "						
			Bordeaux	1 100 " "			19,409. 9		161.40	
			Morlaix	240 " "						
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	1 010 14	1,010.14	1,010.14				
			Le Havre	44 804 33						
			Rouen	52 675 28						
Cuivre	Russie	St Pétersbourg	Dunkerque	3 000 " "	100,880.20	100,880.20				
			Saint Malo	400 " "						
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	624 " "						
Goudron & Poix			Boulogne	40 " "						
			Granville	20						
	Russie	St Pétersbourg	Morlaix	4						
			Rouen	57						
			Dunkerque	20						
		Stettin	Le Havre	56 24						
Froment	Prusse	Dantzig	Rouen	40 " "						
		Memel	Vannes	29 " "						

	Lübeck	Lübeck	Rouen	757 ⅓
	Danemark	Copenhague	Dunkerque	887 „
	Russie	St Pétersbourg	Boulogne	1 927 „
			Dunkerque	10 090 ½
			Bordeaux	1,641 „
			Le Havre	12 526 „
			St Valery s/s.	1 533 „
			Calais	1 450 „
			Rouen	863 „
			Caen	208 „
			Granville	220 „
		Liebau	Bordeaux	304 „
		Riga	Caen	501 ⅓
			Rouen	469 ⅓
			Dunkerque	2 678 „
Seigle	~~R~~ Russie	St Pétersbourg	Le Havre	600 „
			Dunkerque	2 981 „
			Nantes	675 „
			Caen	465 „
			Granville	160 „
		Riga	Dunkerque	1 440
			Caen	165 ⅓
		Liebau	Bordeaux	240 „
Orge	Russie	Riga	Dunkerque	352 „
Farine	Russie	St Pétersbourg	Le Havre	13
Graine de lin	Russie	St Pétersbourg	Le Havre	1 708
			St Valery s/s.	25
			Dunkerque	205
			Saint Malo	35
			Granville	70
			Rouen	100
		Riga	Flessingue	1 660
	Prusse	Dantzig	Dunkerque	664
Peaux de lièvre	Russie	St Pétersbourg	Le Havre	15 000
			Rouen	10 000
			Redon	5 000
		Riga	Le Havre	2 018
Peaux de cheval	Russie	St Pétersbourg	Le Havre	1 000
			Granville	100.
Zinc	Prusse	Stettin	Le Havre	1 001
Marchandises diverses	Russie	St Pétersbourg	Le Havre	
			Dunkerque	
			Bordeaux	
			Nantes	
			Caen	
			Redon	
			Boulogne	
			Granville	
			Rouen	
		Riga	Rouen	
			Le Havre	
			Dunkerque	
	Prusse	Dantzig	Rouen	

Bonne aventure

Trois mats français la Bonne aventure de Dieppe, Cne Larché

Dû au Consul de France

a 1° pour voiture d'Elseneur à Store hedinge et retour 28 milles

danois environ 25 lieues de france et séjour de la voiture 3 jours

31

30

28 — Rd .... 25 „

49 S. quittance du Sr Hansen

2° pour frais de voyage à raison de 6 Rd par jour (art 55. du tarif)

du 10 au 14, 4 jours 24 „

Total ——— 49 „

b. vêtemens pour Delamer second de la Bonne aventure	13	16
c. logemt. et nourriture pr 3 jours du second Delamer chez M. Mathiesen	3	„
d. bateaux p. matelots	4.	32
e. à MM. Fenwick	18	32
f. à Mathiesen, nourriture	60	64
g. à Uuna, vêtemens	33	„
h. au Cne Hendriks, 3 matelots	55	„
i. pr souliers & raccommodages de bottes p. 3 marins de la bonne aventure	12	„
k. à Mathiesen, pour nourriture de matelots de la bonne aventure jusqu'au 3 février	77	28
l. Mathiesen, nourriture et logement du Cne Larché du 30 janvier au 29 février incl. à 1 R. p. j. sur quittance	30	„
m. Mathiesen nourriture et logem. du Cap Larché du mois de mars	31	„

u u

u u

Total 355.76

1034

M.r Aagesen a à remettre à M.r Eaten

1° — 135 R. 16 sk. au Capt.e Larché
2° — 387 - Compte du Consul
3° — 507 - 58 revenant net aux prop.res de marchand.
4° — 352 - 47 id — id. à l'armateur

1,382 - 25
490 -

reste — 892 - 25 à recevoir par le Capitaine
sur quoi à déduire aux prop.res des march.ses — 507 - 58

384 - 63

Elseneur le Avril 1836

Le Consul a à recevoir
sur les fonds à Copenhague

1°. frais de voyage &c ... 49 R.
2°. Avances pour marins — 276 -
3°. frais d'Actes jusqu'au
24 mars — 62 -

Total — 387 ci ... 387 R -

4°. à Mathiesen pour nourriture et logement
du Capitaine Larché du 30 janvier
au 31 mars 1836 s/2 quittances .... 62 R. 90 -
5°. Idem du 1r avril au 31. (environ.) — 31

93

6°. Traduction de la Dispache
enreg.t & 1 expédition légalisée . (5,3&59) 6
7°. Légalisation de la signature du
Dispacheur — — (52) — 2 -
8°. Passeport au Cap.e Larché (34) 2 -
9°. Cte général de Mr Dorph. [illegible] 18 -
traduction enreg.t et 1 expédon (5?&59) 6 Rbd.
490
10°. Légalisation de la dispache (52) - 2
18

62 -
27
89

Trois Matelots français la Bonne Aventure de Dieppe, Cap^e Larché

Dû au Consul de France 1° pour voiture d'Elseneur à Store Hedinge et retour 28 milles danois environ 25 lieues de France (et séjour de la voiture 3 jours) 25 Rigsd.

Sui^t quittance du Sr Hansen

2° pour frais de voyage à raison de 6 Rigsd. par jour (article 55 du tarif) du 10 au 14 4 jours — 24 -

Total — 49

(a)		49
(b)	~~vêtemens pour~~ Delamer second de la bonne aventure	13 . 16 -
(c)	Logement et nourriture pendant trois jours du second Delamer chez Mr Mathieu	3 - " -
(d)	bateau p^r matelots	4 - 32 -
(e)	à MM. Fenwick	18 - 32 -
(f)	à Mathiesen nourriture	60 - 64 -
(g)	à Muna vêtemens	33 -
(h)	au Cap^e Hendriks — 3 matel.	55 - -
		~~144~~ ~~96~~ ~~226 - 48~~
(i)	pour souliers et raccommodages de bottes pour 3 marins de la bonne aventure	12 - - -
(k)	~~au~~ Mathiesen nourriture de matelots de la bonne aventure jusq. 3 fevrier	77 - 28 -
		~~325 - 76~~
(l)	à Mathiesen pour n^e et logement du Capitaine Larché du 30 janvier au 29 fevrier inclus à 1 Rbd. par jour suiv. quittance	30 -
		355 - 76

Na. Il faut ajouter aux dépenses pour la Bonne aventure

1038

1° au Consul - frais de voiture d'Elseneur à Storehedinge et retour . . . . 25 Rbd.
frais de séjour à raison de 6 Rbd. par jour (art 55 du tarif) du 10 au 14 - 24 — 49 Rbd.

2° Frais divers pour entretien, rapatriem. & de l'équipage . . — 306 - 76

3° au chancelier frais de traduction et expéd. d'actes — 62 - "

4° séjour du Capitaine du 9 xbre au 15 avril à raison de 5 fr. par jour pr 128 jours 640 f. 228 - 50

31 - 9 janv
31 - 9 février
29 - 9 mars
31 - 9 avril
6 - 15 avril
128
5
640 f. {2-80
228 - 50 Rt.

5° frais de rapatriement d'Elseneur à Dieppe 197 myriamètres à raison de 3 f par myriam.
591 f. soit 211 - 6

197
3
591 {2-80
211 Rbd. 6

6° gages de l'équipage du 22 8bre jour jusqu'au quel il avait été fait le dernier payement et du Capitaine Larché à partir du 13 xbre date de la déclaration d'innavigabilité
1 mois - 120 f.
20 jours - 80
200 f soit - 71-41

200 {2-80
71-41

6) Leclerc m — 83 - 32 mark
Mille — 75 -
Goyau — 75 -
Roullaud — 75 -
Lebrun — 75 -
Kleau — 66 - 66 novice
Lenoziel — 58 - 32 id
Bacudain — 41 - 66 mousse

549 = 96 {2-80
196 - 43

549 - 96 soit 196 - 43
166
896 - 70

7 – avance du Capn au second ——— 74 f. 26 sols 8 d. 26-75

740 | 2-80
1800 | 26-75
2200
96
1320
1980
21120
1520
120

Produit brut
debris ——— 723 - 2 - 8
agrès et mu.
1317 - 52
au capne. deduire 222
1095 - 52 — 1095 - 52
fret — 715 - -
2,533 - 92 lt.

Commerce de la France avec la Baltique pendant l'année 1834

Exportations de France

Pays de Destination	Nature & valeur en francs des marchandises exportées																				Totaux par pays de Destinat.	Observations
	Chardons cardières	eaux de vie esprits & liqueurs	Epiceries & Comestibles	Fils & tissus divers	Fruits secs & frais	Industrie parisienne & fabrication diverse	Librairie papier & ses applications	Liège brut & ouvré	machines mécaniques et outils nécessaires à l'industrie	Mélasse	objets de mode	Parfumerie	Porcelaine Cristaux & vitrification	Sel	Teinture droguerie pour la médecine & les arts	Vins de Bordeaux	Vins de Provence & de Languedoc	Vins de Champagne	Vins non dénommés	Vinaigre	objets divers		
Baltique	"	"	"	"	"	"	"	27000	"	,	"	"	,	359,407	"	"	720	"	"	"	3000	390127	
Danemark	"	104,679	22,939	3000	67,827	55,350	40,981	90,239	7000	"	20,296	8,513	13087	26,430	70,817	369,222	63,499	46,572	44,383	82,184	50,950	1,187,968	
Lubeck	"	38,045	3,692	,	43,599	"	18,450	8,430	"	87,114	"	"	,	"	5,013	1,088,000	120,237	"	"	2,759	7,943	1,423,282	
Meklenbourg	"	29,081	6,824	"	706	"	4,800	1.563	"	183,275	"	3000	15000	,	3,138	243,810	4,686	3,195	"	1,165	26,370	526,613	
Prusse	"	47.769	49.676	6000	11,374	12,480	6.805	141,830	9,855	71,946	6000	"	7962	32,400	207,121	979,563	250,368	274,859	64,985	3,452	161,903	2,346,348	
Russie	59,602	8,711	252,311	48,679	208,133	55,830	328,784	102,902	82,278	"	4,564	210,292	1772	28,355	626,923	944,627	190,088	950,232	164,794	3,386	468,760	4,741,023	
Suède	2,700	18,841	10,441	"	8,395	34,425	38,425	9,145	,	"	"	2,700	"	61,800	21,760	122,000	35,968	18,630	15,390	3,213	7,000	410,833	
Totaux p. Article	62,302	247,126	345,883	57,679	340,034	158,085	438,245	381,109	99,133	342,335	30,860	224,505	37821	508,392	934,772	3,747,222	665,566	1,293,488	289,552	96,159	725,926	11,026,194	

Importations pour France

Pays de Destination	Nature & valeur en francs des marchandises importées																					Totaux par pays de Provenance	Observations
	Bois de construction & de Charpente	Bois merrain & douves	Bois autres & Boissellerie	Chanvre	colle de poisson	crins & poils de toute sorte	cuirs & peaux	cuivre	fer & acier	fils & tissus de Chanvre & de lin	goudron & brai	grains & farineux alimentaires	graines oléagineuses	Laine	Lins	plumes & duvets de toute sorte	potasse	Suif	toile à voile & cordages	Zinc	objets divers		
Danemark	8645	"	"	"	"	2,100	"	"	1911	300	41,340	"	"	"	"	"	"	"	1590	"	3,505	59,391	
Lubeck	49691	24,242	"	10627	"	"	"	"	6,235	"	10,572	"	"	"	"	"	,	"	"	"	2,900	199,917	
Prusse	834,027	298,987	828	13,675	"	10,080	"	"	"	164,750	"	141,531	209,025	3,576	16,480	"	,	"	"	1,152,203	30,749	2,875,911	
Russie	1,278,834	18,066	5914	2,245,049	191,085	615,196	109,989	8,384,454	236,634	231,240	235,116	92	678,097	39,839	40,506	954,370	441,786	1,776,398	155,649	"	110,256	17,748,570	
Suède	1,202,083	2,165	623	"	"	"	2,460	542,070	2,153,339	2,901	38,116	"	"	"	"	"	71	"	"	"	29,082	3,972,910	
Totaux p. Article	3,373,280	343,460	7,365	2,365,001	191,085	627,376	112,449	8,926,524	2,398,119	399,191	325,144	141,623	887,122	43,415	56,986	954,370	441,857	1,776,398	157,239	1,152,203	176,492	24,856,699	

1167

Vin, Vinaigre et esprits en pièces	droits	Vin, Vinaigre et esprits en bouteille	droits	Sel	droits	Sirops	droits	Sucre	droits	Café	droits	Chardons	droits	Librairie et papeterie	droits	Parfumeries	droits	Bois de campêche de St Domingue	droits	Coton	droits	Ocre	droits	Bouchons	droits	Tabac	droits	march. diverses droits	Totaux des droits sur march.	Tonneaux
522.14				"	"	"	"	52833 K°b.	178.28	"	"	"	"	"	"	"	"	53,107 K° br.	79.32	21,786 K° br.	153.29	"	"	153 K° ou 39,500 pièces	29	1 caisse pt 25 K°	12	21.6	956.6	22.24
520.34						29,556 K°	36.46	24,155 id	82.10	"	"	530,000	15.44	126 balles pap.	9.41		"	33,470 id	50.11			"	"	"	"	"	"	83.42	799.36	27 "
962.7				42 barils	1.8	"	"	"	"	"	"	45 mannes vr 3000 f.	6	8 caisses livres et 1 ballot papier	47.15	2 feuilles	3.20	36,997 id	55.24			"	"	649,333 id	10.7	35 K° vr 306 f.	30	74.10	1160.23	27.24
558.17				"	"	"	"	"	"	"	"	21,710 K°b.	76.1	53 caisses livres gravures &c.	229.43	33 id	53.	"	"	"	"	92,497 K°	156.17	2,076,620 id	32.20	1825 K°	18.12	296.23	1420.43	31.24
520.12				61,052 K°	15.12	"	"	20,000 id terre	"	"	"	10,651 id	53.14	14 caisses livres et 146 rames papier	11.15	"	"	57,833 id	86.36			"	"	1,470,000	22.3	"	"	82.12	791.8	31.24
768.36				"	"	"	"	2,707 K°	10.8	"	"	9,655 id	34.37	8 balles papier et 5 caisses livres	75.13	19 id	33.10	9,809 id	14.35	"	"	"	"	"	"	1,100 id	11	51.2	998.45	31.24
636.43				"	"	"	"	7,064 id	26.24	"	"	1,807 id	3.29	11 caisses livres	27.	"	"	"	"			27,920 id	52.19	245,600	3.40	"	"	514.28	1,264.34	34 "
101.23				"	"	"	"	85 id	16	4,800 K°	8.9	7,308 id	36.27	41 caisses livres &c	169.28	22 id	18.3	150,872 id	226.14	"	"	"	"	"	"	"	"	132.12	692.36	32 "
236.4				"	"	"	"	"	"	"	"	16,880 id	106.45	25 caisses livres et estampes	84.9	24 id	31.33	"	"	"	"	7,885 id	14.38	"	"	770 id	6.35	319.1	799.21	27 "
356.58				"	"	"	"	"	"	"	"	4,646 id	18.29	31 caisses livres	118.23	6 id	9.25	33,469 id	50.11			"	"	"	"	1,914 id	19.8	390.43	963.3	18 "
5,183.6					16.20		36.46		297.38		8.9		351.34		772.43		148.43		563.19		153.29		223.26		69.3		56.1	1,965.35	9,847.15	282.24

Eaux de vie, esprits, liqueurs en pièces — Eaux de vie, Esprits et liqueurs en bouteilles — Bord. — Vin Languedoc et midi — champagne — non denommés — vinaigre — Épiceries et comestibles — Fils et tissus — Fruits secs et frais et Drogueries — Industrie parisienne et fabricat. divers — Librairie, gravures, papier &c — Liège brut et ouvré — machines mécaniques — syrops — Objets de mode — Parfumerie — Porcelaine, cristaux — Sel — Bois de teinture, couleurs & droguerie

Navigation de la France avec la Baltique en 1834.

Pays de Destination et de Provenance		De France sous pavillons — français — Nombre	Tonnage	du pays de destination — Nombre	Tonnage	Tiers — Nombre	Tonnage	Totaux par pays de France — Nombre	Tonnage	Pour France sous pavillons — français — Nombre	Tonnage	du pays de provenance — Nombre	Tonnage	Tiers — Nombre	Tonnage	Totaux par pays pour France — Nombre	Tonnage	Totaux par pays de et pour France réunis — Nombre	Tonnage
Baltique	Chargés	"	"	29	8,985	2	432	31	9.417	"	"	"	"	"	"	"	"	31	9,417
	en lest	"	"	39	7,163	15	2,314	54	9.477	"	"	"	"	"	"	"	"	54	9,477
Danemark	Chargés	1	72	17	2,101	8	1,022	26	3.195	"	"	5	698	"	"	5	698	31	3,893
	en lest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"
Lubeck	Chargés	"	"	16	2,550	1	175	17	2,725	"	"	9	1,244	"	"	9	1,244	26	3,969
	en Lest	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"	1	146	"	"	1	146	1	146
Mecklenbourg	Chargés	"	"	11	1,494	6	589	17	2,083	"	"	"	"	"	"	"	"	17	2,083
	en Lest	"	"	1	100	"	"	1	100	"	"	"	"	"	"	"	"	1	100
Prusse	Chargés	1	76	35	7,164	15	1864	51	9,104	1	76	139	26,880	64	8,939	204	35,895	255	44,999
	en Lest	"	"	24	5,761	"	"	24	5761	"	"	"	"	"	"	"	"	24	5,761
Russie	Chargés	33	4285	7	2,272	24	3239	64	9796	58	7471	56	15121	149	21,951	263	44,543	327	54,339
	en Lest	12	1,855	7	969	9	1,186	28	4,010	"	"	"	"	"	"	"	"	28	4,010
Suède	Chargés	"	"	15	2,283	4	787	19	3,070	1	148	109	17,894	49	10,797	159	28,839	178	31,909
	en Lest	1	148	4	423	13	2,675	18	3,246	"	"	"	"	"	"	"	"	18	3,246
Totaux par pavillons		48	6,436	205	41,265	97	14,283	350	61,984	60	7,695	319	61,983	262	41,687	641	111,365	991	173,349
dont	Chargés	35	4,433	130	26,849	60	8,108	225	39,390	60	7,695	318	61,837	262	41,687	640	111,219	865	150,609
	en lest	13	2,003	75	14,416	37	6,175	125	22,594	"	"	1	146	"	"	1	146	126	22,740